ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

RELATORIO

DO

ANNO DE 1871

APRESENTADO AO ILLUSTRISSIMO E EXCELLENTISSIMO SENHOR CONSELHEIRO

Barão de Itaúna

MINISTRO E SECRETARIO DE ESTADO

DOS

NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS

PELO

Barão de Angra

DIRECTOR INTERINO DA MESMA ESTRADA

RIO DE JANEIRO

TYPOGRAPHIA DO DIARIO DO RIO DE JANEIRO

97 RUA DO OUVIDOR 97

1872

RELATORIO DO DIRECTOR

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

Rio de Janeiro, 20 de Abril de 1872.

Illm. e Exm. Sr.

Em 21 de Fevereiro ultimo dignou-se o Governo Imperial encarregar-me interinamente da direcção da primeira via ferrea do Imperio.

Meus habitos de obediencia, e os principios porque me rejo, induzirão-me a acceitar tão penosa tarefa, cuja difficuldade se sobreleva até na apresentação de um relatorio, como este, que devo fazer a V. Ex. quando nem dois mezes se tem ainda passado, de minha administração. E' commetimento aspero a que só me abalanço em cumprimento da lei.

Sabe-o V. Ex. e está na memoria de todos, em que condições se achava então a Estrada de ferro D. Pedro II. Uma longa serie de accidentes e irregularidades quasi diariamente registrados pela imprensa, levantando apprehensões, trazião o publico em constante sobresalto, gerando um estado de sustos e incertezas, nimiamente prejudicial ao credito e marcha da mesma Estrada.

Desde o principio de minha administração, arcando com difficuldades de todo o genero, tenho feito quantos esforços me são possiveis, para vencel-os.

Ha nas administrações uma difficuldade suprema, que muita vez triumpha ainda do maior empenho, para removel-a ; essa difficuldade, porém, não sei, nem devo suspeitar que n'esta Estrada se depare : é a indifferença de muitos junta á má vontade de alguns, em materia de cumprimento de dever.

Neste relatorio, cuja dificiencia será supprida pelas minuciosas informações constantes dos que apresentão o Engenheiro em chefe e o Inspector do trafego ; e principalmente pelas reconhecidas luzes de V. Ex., darei succinta noticia do que é concernente ás tres grandes divisões que constituem a administração da Estrada de ferro D. Pedro II.

Primeira Divisão

O mappa sob n. 1 mostra o seu pessoal.

Secretaria

A Secretaria da Directoria, que por sua natureza e em face do Regulamento vigente, tem difficeis e multiplicadas funcções a desempenhar, apesar do seu pouco pessoal, reconheci, pelo exame que hei feito, ter cumprido o seu dever, executando opportunamente quanto lhe tem sido ordenado: toda a correspondencia e respectivo registro em dia, a pontualidade do expediente em tudo que lhe incumbe fazer, o methodo seguido no archivo que começa a organisar-se, demonstrão assiduidade e zelo no trabalho. Sómente achei imperfeito o livro da matricula dos empregados, quanto aos das outras duas divisões, imperfeição que se explica pela falta de informações que estas devião mandar á Secretaria no tocante ás alterações dos respectivos empregados em suas novas nomeações, accessos, remoções e demissões. Esta falta de esclarecimentos e dados seguros que possão servir de base ao juizo do Director no desempenho de seus deveres, nota-se e torna-se ainda sensivel em relação a outros pontos de administração; espero, porem, corrigil-a adoptando normas e regras fixas em regimentos internos das diversas repartições, que opportunamente sujeitarei á apreciação de V. Ex.

De conformidade com as instrucções do Thesouro Nacional é feita regularmente a escripturação da Contabilidade Central pelo Guarda-Livros, o qual, sem duvida pelo grande movimento do trafego, sómente até o dia 31 de Dezembro ultimo tem-na em dia, podendo, entretanto, prestar de prompto e com a necessaria clareza quaesquer informações referentes a seu serviço. Já forão enviados ao Thesouro Nacional e ao Ministerio a cargo de V. Ex. balancetes da receita e despeza até Fevereiro do corrente anno.

Caixa e Pagadoria

A Caixa e Pagadoria tem cumprido seus deveres: mas esta principalmente apresenta difficuldades que é urgente remover com uma reforma de Regulamento, que n'este, como em outros pontos, ponha os diversos ramos de serviço d'esta Estrada em harmonia com a administração das demais repartições publicas.

Almoxarifado

O Almoxarifado resente-se da falta de armazens sufficientemente espaçosos, em que fiquem bem acondicionados os varios objectos de que para seu consumo precisa a Estrada a cada momento. Trato de procurar-lhe as necessarias accommodações, augmentando seus armazens.

O pessoal mostra-se zeloso no desempenho de suas funcções.

Antes de passar a outra parte do presente trabalho, seja-me permittido ponderar a V. Ex. que á 1ª divisão do serviço d'esta Estrada convem que passe a pertencer á Contadoria que actualmente faz parte da 2.ª divisão. Com attribuições fiscaes que deverá igualmente ter, e immediatamente sob as vistas do Director, póde a Contadoria muito efficazmente concorrer para a necessaria economia e vigilancia em tudo que diz respeito aos dinheiros publicos.

Segunda Divisão

O mappa sob n. 2 mostra o seu pessoal.

O relatorio que apresentou-me o Inspector do trafego dá conta de quanto ha de mais importante nos differentes ramos de serviço que juntos constituem a 2.ª Divisão da Administração d'esta Estrada ; as tabellas que o acompanhão, relativas ás secções do movimento e trafego, e suas dependencias, seguem e aclarão as demonstrações das varias phases de tão complexo serviço, intimamente ligadas em ordem a formarem um todo, cujos elementos cumpre distinguir e successivamente apreciar.

Forão durante o anno proximo passado entregues ao trafego 90,660^{m} de linha nova, e bem assim 8 Estações ; comprehendendo o Ramal do Porto Novo 44,860^{m} e as Estações de Sapucaia, Ouro Fino, Conceição e Porto Novo, e o de S. Paulo 45,800^{m}, e as Estações da Vargem-Alegre, Pinheiros, Volta Redonda e Barra-Mansa. Assim que, mede actualmente toda a linha aberta ao trafego 312,220^{m}, inclusive 221,560^{m} de linha ja existente em 31 de Dezembro de 1869.

Para occorrer ás necessidades do trafego sempre crescente, fizerão-se durante o anno differentes obras novas na linha e edificios e augmentou-se o material rodante, tudo na importancia de 727.726$364 réis.

No mesmo anno 19.980 trens ordinarios e extraordinarios percorrerão as diversas secções da Estrada.

A receita do trafego, sua despeza, movimento e occurrencias constão do respectivo relatorio com toda a clareza e minuciosidade.

O Telegrapho com interrupções funccionou na extensão de toda a linha em serviço e ainda em parte da que está em execução.

Para evitar as contrariedades que taes interrupções trazem ao trafego, tentou-se applicar uma linha telegraphica subterranea, a partir da parada « Palmeiras » até a Estação do Rodeio.

Mas de semelhante ensaio não se conhece ainda vantagem alguma de que se possa fazer menção.

Quanto á tracção, não foi menos consideravel o serviço do que nos annos anteriores, empregando-se n'elle de 27 a 32 machinas.

Os carros de dois andares, que ultimamente chegarão da Europa em numero de oito, e que já forão mettidos em serviço nos trens de suburbios, tem ainda mais regularisado o movimento e satisfeito as exigencias do serviço n'esta parte da linha. E no serviço da serra se tem dado adequadas providencias para acudir ás necessidades que se fazião sentir no que diz respeito a carros em numero muito reduzido e em grande parte deteriorados.

Na 1.ª Secção conservou-se a linha em melhor estado do que no anno anterior, o que se explica pela continuação dos trabalhos que se havião iniciado para seu melhoramento; os defeitos na 2.ª Secção, em consequencia do máo estado dos trilhos, forão até certo ponto corrigidos pela substituição que d'elles se fez por outros chegados da Europa; e a 3.ª Secção, assim como os ramaes conservarão-se sempre em estado regular.

A grande difficuldade com que se luton para a conservação da linha, por faltarem trilhos novos, cessou com a chegada, em Julho, de trilhos, da Europa, começando desde então com presteza a substituição que continuou durante o 2º semestre do anno findo.

Deu-se começo á 2.ª linha ferrea entre a Estação Central e Cascadura, para mais regularidade nos suburbios; este trabalho já se acha feito até Engenho de Dentro.

Os edificios das novas Officinas do Engenho de Dentro, cuja construcção teve principio em 26 de Outubro de 1869, ficarão concluidos em Novembro do anno seguinte.

Essas novas Officinas, construidas em vastas proporções, continuão com muita actividade: já se construem n'ellas algumas obras; e a concertos no trem rodante por vezes se tem prestado com reconhecida vantagem.

Com o estabelecimento das novas officinas não ficarão extinctas as de S. Diogo; longe disso, podem ellas, ainda que por ora em ruinas, com reparos e accrescentamentos, servir a está Estrada. E, com effeito, já ha planos authorisados para

construcção de armazens de deposito e bom acondicionamento do trem rodante que se achava sem abrigo. Officinas tambem, dentro em pouco, serão montadas, de grande importancia, até porque, ficando nas proximidades da Estação Central, podem com a desejada presteza servir n'um momento dado, de poderoso auxiliar, que se deve quanto antes promover; ao que tudo accresce a facilidade de fiscalisação, pela visinhança em que ficão da séde da Administração.

Terceira Divisão

Os mappas sob ns. 3 e 4 mostrão o seu pessoal, e a importancia dos certificados.

Da exposição que faz o Engenheiro em Chefe, vê-se que grandes são os trabalhos executados na Linha do Centro e nas Secções 3ª e 4ª, esta ao Sul de Guaratinguetá, na Provincia de S. Paulo, e aquella ao Norte até Porto Novo do Cunha, na Provincia do Rio de Janeiro.

A Linha do Centro destinada a ligar ao litoral do Rio de Janeiro a bacia do Alto S. Francisco, bem póde ser considerada no systema de viação ferrea a grande, a principal arteria a que naturalmente em breve se referirão innumeros ramaes que emprezas particulares hão de executar, por pouco que as auxilie o Governo: esses ramaes, que irão prender no tronco (a Linha do Centro) n'uma irradiação constante, tornarão permanente, em proximo futuro, essa communicação prompta que é o desideratum continuo de todo o homem que deveras ama o seu paiz. A um tal futuro tem incontestavel direito a Estrada de ferro D. Pedro II, e ella marchará impavida a esta conquista.

Os trabalhos n'esta linha, de Entre-Rios á Juiz de Fóra, bem que conduzidos com vigor, só para o fim do anno proximo futuro, estarão concluidos.

E' em mais de um ponto e por mais de uma razão, aspero e rude o serviço a executar-se: tendo esta linha de transpor por vezes um e mais rios, conta seis grandes pontes, a 1ª na Serraria, de 194,m com 2 arcos, a 2ª no Parahybuna, de 86m, a 3ª no Rio Preto, de 93m, a 4ª no Bom-Successo, de 120m, a 5ª na Soledade, de 50m, a 6ª em Mathias Barbosa, de 51m, e mais duas menores junto á Juiz de Fóra, e ainda cinco tuneis o dos Micos de 90m, o do Inferno, de 110m, o do Bom-Successo, de 130m, o de Passa-Tres, de 25m, e o do Marmello, de 145m: e tudo isto alem de importantes movimentos de terras e muitas obras d'arte de custo e revestimento.

Os respectivos estudos de prolongamento progridem até S. João d'El-Rei, como departidamente expõe o Engenheiro em Chefe; sendo que em todos estes

trabalhos, de Março do anno proximo findo até a presente data, tem-se movido 97.000^{m3} de pedra, e deste material gasto em obras de todas as especies 31.000^{m3}, fazendo-se 96.000^{m2} de roçados e destocamentos.

Na 3ª Secção forão os trabalhos concluidos desde Entre-Rios até o ponto terminal Porto Novo do Cunha, e antes mesmo de achar-se acabada a Estação deste nome, foi ella juntamente com a de Ouro Fino e Conceição inaugurada á 6 de Agosto do anno passado, e assim a linha franqueada ao transito na extensão de 27.500^{m}.

Na mesma data em que se inaugurou a referida Estação do Porto Novo, lançou-se a primeira pedra de uma ponte importante, de 157^{m} com cinco vãos, sobre o Parahyba, no intuito de facilitar o transporte dos productos da lavoura, da margem opposta á Estação, e por este modo livrando-os da excessiva taxa de uma barca de passagem naquelle ponto.

Na 4ª Secção ha parte já concluida, como seja da Barra do Piraly á Barra Mansa, tendo-se inaugurado a Estação deste nome com a da Volta Redonda em 17 de Setembro do anno findo, honrado o acto da inauguração com a presença da Augusta Princeza Imperial Regente. E por tal modo forão entregues ao trafego 23.800^{m} de linha ferrea.

A outra parte em execução tem o seu traçado de Barra Mansa á Queluz, e se adianta sensivelmente, offerecendo duas pontes sobre o Parahyba, uma em Rezende, de 140^{m} de extensão, e outra no Salto, de 114^{m}, que franquea o rio com um só arco de 36,^{m} 174 de vão. Contão-se até hoje mais de 15 kilometros de via ferrea assentada além da Barra Mansa, achando-se igualmente em execução as correspondentes estações de Passa Tres, Rezende, Campo Bello, Boa Vista e Queluz.

Finalmente, a parte em estudos, desta 4ª secção, é objecto de explorações que se estendem até Guaratinguetá, e já a 6 de Março do corrente anno se achava corrida toda a linha, concluido o processo de nivellamento até a Cachoeira na extensão de 37 kilometros.

Em seu relatorio opina o Engenheiro em Chefe, que fazer parar na Lagôa Dourada a Linha do Centro, fôra desconhecer o que está no animo de todos, quanto ao alcance da mesma.

Se me é dado ter na materia uma opinião, é a minha, que o prolongamento da Linha do Centro é uma necessidade reconhecida: contestal-a fôra mentir ao proprio destino de uma linha que já representa tão importante papel no centro do systema de vias ferreas, e á qual muito mais consideravel ainda será irrevogavelmente assignado, quando todo esse systema, que se está a crear, começar de

A

Balanço da Estrada de ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1871

ACTIVO

Ministerios da agricultura		10:810$652	
Ministerios da guerra		28:218$005	
Ministerios da justiça		3:096$716	
Ministerios do imperio		$400	
Ministerios da fazenda		138$216	
Ministerios da marinha		39:253$005	
Governo da provincia do Rio de Janeiro		162:526$246	
Governo da provincia de S. Paulo		653$856	
Estrada de ferro de Petropolis		296$474	
Inspecção geral das obras publicas		40$000	
Companhia Brasil Industrial		2:768$825	
Apolices		8:000$000	
Letras a receber		1:000$000	
Renda a cobrar		28:785$680	
Renda a arrecadar		32:986$720	
Caixa		91:175$783	
Material (para via permanente)		888:843$724	
Deposito central		292:944$041	
Depositos do trafego		393:253$485	
Coke		37:080$077	
Carvão		99:202$113	
Officinas		804:007$505	
Novas officinas		527:121$405	
Trem rodante		3.110:977$825	
Mobilia		56:195$590	
Utensilios		19:314$287	
Instrumentos		55:532$217	
Machinas Edmonson		8:334$014	
Animaes		12:845$400	
Custo da estrada a saber:			
1ª secção: Até o anno de 1870	5.934:532$898		
1ª secção: Linha dupla e outras obras neste anno	183:934$081		
		6.118:466$979	
2ª secção: Até o anno de 1870	12.301:357$934		
2ª secção: Por obras diversas neste anno	45.585$417		
		12.346:943$351	
3ª secção: Até o anno de 1870	6.653:388$370		
3ª secção: Por obras diversas neste anno até Entre-Rios	15:783$510		
3ª secção: Idem na linha do Porto Novo do Cunha	1.253:704$135		
		7.922:876$021	
4ª secção: Até o anno de 1870	426:574$036		
4ª secção: Por obras diversas neste anno	2.155:677$165		
		2.582:251$201	
Linha central: Por obras diversas neste anno		390:528$363	
			29.361:065$915
Proprios diversos			60:751$000
Casa das machinas na Barra			41:743$335
Armazem de Sapopemba			21:404$545
Ramal de Macacos			50:390$119
Administração central: Até o anno de 1870		620:851$520	
Administração central: Neste anno		20:962$599	
			641:814$119
Explorações e estudos: Até o anno de 1870		1.439$480$982	
Explorações e estudos: Neste anno		264:805$463	
Importancia das primeiras despezas da commissão de estudos para o prolongamento da estrada, que por sua natureza se carrega a esta conta		2:990$146	
			1.707:276$591
Estações, a saber:			
Imperial		28:624$934	
da Côrte: Até o anno de 1870	1.391:811$111		
da Côrte: Por obras diversas nos armazens e outras neste anno	80:551$124		
		1.472:362$235	
de S. Francisco Xavier		23:358$248	
do Engenho-Novo		20:195$212	
de Cascadura		12:835$939	
de Maxambomba		10:880$968	
de Queimados		11:069$364	
de Belém		72:089$352	
da Bifurcação		3:041$960	
de Macacos		7:964$098	
do Rodeio		38:677$225	
de Mendes		18:530$090	
de Sant'Anna		19:595$281	
da Barra do Pirahy		83:407$796	
do Ypiranga		15:948$632	
de Vassouras		18:857$928	
do Desengano		22:278$688	
do Commercio		12:255$818	
de Ubá		29:579$458	
da Parahyba		30:077$874	
de Entre-Rios		143:165$921	
de Santa Fé		15:084$907	
do Chiador		68:556$469	
da Sapucaia		79:774$018	
do Ouro Fino		9.449$679	
da Conceição		39:533$439	
do Porto Novo do Cunha		235:386$664	
de Pinheiros		36:863$170	
da Vargem Alegre		28:545$109	
da Volta Redonda		29:299$878	
da Barra-Mansa		79:141$907	
			2.716:432$261
Rs.			41.315:693$046

PASSIVO

Emprestimo da provincia do Rio de Janeiro		180:000$000
Conta de pessoal (vencimento do pessoal do trafego a pagar em Janeiro		232:867$685
Credores diversos		318:390$082
Valores depositados		42:617$594
Pagamentos em suspenso		23:468$879
Thesouro nacional		2.724:738$281
Estrada de ferro de D. Pedro II (conta de capital)		24.870:424$767
Lucros e perdas: Saldo em 1870	9.930:799$627	
Lucros em 1871	2.992:386$131	
		12.923:185$758
Rs.		41.315:693$046

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1871.

José Torquato de Farias, guarda-livros.

agitar-se n'um movimento regular, simultaneo que o saber dos homens praticos lhe imprimir com a marcha calculada da humana prudencia.

Despertadas legitimas ambições que as leis do mundo industrial uniformemente regulão, ver-se-hão mil emprezas similares unir mil remotos pontos dessas paragens, que demorão longinquas, e d'onde virão presurosas ostentar-se essas riquezas latentes, retribuição natural de um labor incessante. Não é isto um sonhar de imaginação ardente estolidamente ambiciosa, se não reflectido pensar de todo o homem de cordura. No ultimo quartel da vida, já nos gelos da idade, se não fôra a justesa da conjectura, não teria eu, por certo, abraçado semelhante idéa que póde parecer aos timidos uma chimera inventada para embair incautos.

Entendem alguns que seria productivo o capital empregado em tornar franca e segura a navegação do Rio das Velhas e de outros. Opino com os homens de estudos profissionaes sobre a materia, que as despezas a fazer para tornar regular a navegação de Macaúbas de Guaycuhy, terão sempre um resultado inferior ao que se poderia obter da construcção de uma via ferrea marginal. Além do que, succedendo-se constantemente os periodos das chuvas e das seccas, as inundações e a correspondente baixa das aguas trarião alternados estorvos que por fim desacreditarião a Empreza, quando mesmo as muitas cachoeiras ali existentes não fossem para ella um grande e quasi invencivel obstaculo. Os resultados das ultimas tentativas feitas nas explorações daquelle Rio (das Velhas) assim o provão.

E' de reconhecida utilidade, e já o disse quando tratei do Almoxarifado, que haja sufficientes depositos para os materiaes da estrada, e esta utilidade sóbe de ponto quando se attende á grande massa dos materiaes que é preciso empregar em obras de construcção, como expende o Engenheiro em Chefe, que em seu relatorio lembra a compra da ilha das Moças, como lugar adequado para estabelecer-se alli o proposto deposito. Discordo desta escolha.

A ilha das Moças está longe de offerecer as necessarias condições para o fim a que a destinão. A construcção de uma ponte para unil-a á respectiva praia, seria só por si uma grande despeza, e o que mais, é improductiva (além da despeza effectiva com sua conservação); porque, ao cabo de tudo, não poderião approximar-se da ilha os navios que a demandassem conduzindo os materiaes para a construcção, e muito menos atracar, não apresentando ali as aguas bastante profundidade.

Por outros meios mais economicos e com mais vantagens póde-se chegar ao mesmo resultado, como tenho em vista fazer, alargando os armazens da Estação Central e construindo novos que bem se prestem ao deposito de todos os materiaes da Estrada.

Condições Geraes

Os appensos A, B, C e D mostrão o balanço geral do activo e passivo, a demonstração da conta de lucros e perdas, balanço da receita e despeza do trafego, demonstração do capital empregado.

Do appenso C vê-se pela confrontação da receita e despeza, que o saldo é 2,992:386$131.

O capital empregado até o fim do anno passado na linha e seus ramaes da Barra do Pirahy á Barra Mansa e de Entre Rios ao Porto Novo do Cunha já em trafego, é 37,385:815$071, como se vê da 1ª parte do mappa D: a receita do trafego foi 5,434:984$307, e a despeza 2,387:676$875, resultando assim uma renda liquida de 3,047:307$495, conforme o mappa C; o que corresponde ao juro de 8,15 °/₀ do capital empregado na linha em trafego.

Comparado com o juro de 7,42 °/₀ no anno anterior de 1870, nota-se não pequeno augmento que, a continuar, tornará possivel em pouco tempo algum abatimento nas actuaes tarifas, como é de interesse para o publico e para a lavoura.

Fez-se durante o anno passado, uma só encommenda, a 29 de Agosto, de material para os diversos serviços da Estrada, ao Delegado do Thesouro em Londres, na importancia de 1,580:000$000, a qual foi reduzida a 1,352:204$000, por não ter o Exm. Sr. Ministro da Agricultura, antecessor de V. Ex., authorisado toda a encommenda.

Foi esta para o prolongamento da linha (1,000:000$000), para a tracção (323:500$000), e para material a empregar-se no trafego em geral (28:704$000): já tem chegado alguns trilhos e outros objectos, faltando ainda a maior parte do que foi encommendado.

Tratando da Estação de Macacos, expendeo meu antecessor o finado Commendador Marianno Procopio Ferreira Lage, em seu relatorio de 1870, uma opinião que acho acceitavel.

Accusando o prejuizo que dera aquella estação, ponderou elle, «que o melhor meio de utilisal-a tornando-a rendosa, seria a mudança do Matadouro, da Corte para Macacos»; e em demonstração adduzia como argumentos, a meu ver convincentes: a circulação entre Macacos e a Corte que deve sér mantida; as boiadas de Minas que encontrão n'aquelle lugar abundantes aguas, espaço e accommodações para invernada, facilidade esta que liberta os boiadeiros da pressão dos marchantes que muitas vezes os obrigão á vendas forçadas, sem que d'ahi resulte proveito algum para os consumidores; que sem grandes despezas se poderia alli estabelecer o

Matadouro com um serviço á noite que trouxesse á Cidade em 2 horas toda a carne e miudos calculados para o consumo diario, sendo que assim augmentar-se-hia para a estrada consideravelmente a renda; que receberia aquelle lugar uma população superabundante na Corte, que retirando-se poderia dar-se nos campos á pequena cultura; que aproveitando-se os residuos do gado, outras industrias se poderião crear, como a do cortume em condições mais favoraveis do que na Corte. Esta idéa que, como outras, aqui deixo simplesmente enunciada, submetto-a, como devo, á sabia apreciação de V. Ex.

O actual regulamento da Estrada precisa, como já tive a honra de dizel-o, de alguma reforma, o que me parece estar no animo do Governo Imperial. Entretanto tenho tomado algumas providencias administrativas e economicas.

A experiencia fez conhecer que o Gazometro estabelecido na Estação Central fornecia um gaz inferior ao da Rio de Janeiro Gaz Company Limited; resolvi pois entender-me com o Gerente desta Companhia, para fornecimento do gaz necessario á illuminação da dita Estação, supprimido assim o Gazometro da Estrada que em seu custeio obriga á muito maior despeza. Obtive por aluguel um terreno em ponto conveniente, para deposito de combustivel, cessando os altos alugueis que pagava a estrada por um outro em más condições; propuz e consegui a suppressão de um trem da Serra que partia á tarde da Estação da Corte, sem interesse para a estrada, nem vantagem para o publico. Notando o atraso em que estavão os pagamentos ao pessoal e fornecedores da Estrada, promovi com medidas energicas que ficassem em dia taes pagamentos; dei forma regular aos pedidos dos diversos objectos de que precisa a Estrada, de modo que hoje se fazem com clareza e as devidas indicações, tendo estabelecido em geral o systema de propostas para compras.

Tem a estrada terrenos que podem ser ainda augmentados com outros de facil obtenção, com o custo apenas de atterros, onde podem ser vantajosamente estabelecidos os depositos necessarios, com uma edificação economica.

Póde bem ser que tenhão sido, n'este ligeiro trabalho, preteridas algumas idéas de fundo, que devesse agora expor a V. Ex. Mas o reduzido tempo da minha administração, a gravidade das funcções a exercer, os variados pontos porque devo dividir a attenção n'uma gestão complicada são outros tantos obstaculos á perfeição do presente relatorio.

Póde a bôa vontade que me sóbra, lograr vencel-os de outra vez: o tempo, com a pratica que géra a experiencia, me habilitará, tenho fé, a

melhor conhecer as necessidades da Estrada e satisfazel-as como ardentemente desejo, para assim corresponder á confiança com que me distinguio o Governo Imperial.

Deus Guarde a V. Ex.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Barão de Itaúna, dignissimo ministro e secretario de estado dos negocios da Agricultura Commercio, e Obras Publicas.

O DIRECTOR INTERINO

Barão de Angra

N. 1

Relação do pessoal empregado na 1ª Divisão

EMPREGOS	REPARTIÇÕES			TOTAL
	Secretaria	Caixa	Almoxarifado	
Director	.....	.....	.....	1
Secretario	1	.....	.....	1
Guarda-livros	1	.....	.....	1
Ajudantes do guarda-livros	1	.....	.....	1
Caixa	.....	1	.....	1
Almoxarife	.....	.....	1	1
Pagadores	.....	1	.....	1
Compradores	1	.....	.....	1
Officiaes	1	.....	.....	1
1os Escripturarios	1	.....	.....	1
2os Ditos	1	.....	.....	1
Escripturarios	.....	.....	1	1
Ditos addidos	1	.....	.....	1
Fieis	.....	.....	1	1
Despachantes	.....	.....	1	1
Encarregados do carvão	.....	.....	1	1
Praticantes	.....	.....	1	1
Ditos extraordinarios	1	1	3	5
Continuos (servindo de porteiro)	1	.....	.....	1
Ditos extraordinarios	2	.....	2	4
SOMMA	12	3	11	27

Secretaria da Directoria da Estrada de ferro de D. Pedro II, em 20 de Abril de 1872.

Joaquim Pinto Brasil.

B

Demonstração da conta de lucros e perdas da Estrada de ferro de D. Pedro II, no anno de 1871

RECEITA		DESPEZA	
Rendimento da estrada	5.434:984$370	Custeio da estrada	2.387.676$875
Renda eventual	13.042$701	Juros	735$556
Alugueres	5.249$996	Reclamações	1.192$375
Indemnisações	787$430	Administração central	
Multas de empregados	2.792$864	Por 50/64 das despezas neste anno	74.866$424
		Saldo	2.992.386$131
Rs	5.456.857$361	Rs	5.456.857$361

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1871.

José Torquato de Faria, guarda-livros.

C

Balanço da Receita e Despeza do trafego da Estrada de Ferro de D. Pedro II no anno de 1871

RECEITA

Rendimento da estrada	Janeiro	446:527$470	
	Fevereiro	509:981$350	
	Março	551:108$750	
	Abril	378:124$250	
	Maio	462:080$720	
	Junho	398:122$790	
	Julho	453:698$130	
	Agosto	557:210$930	
	Setembro	558:012$300	
	Outubro	515:416$930	
	Novembro	491.476$810	
	Dezembro	413:223$940	
		5 734:984$370	
Deduzindo a quota de 25 % correspondente aos fretes da companhia União e Industria, a que tinha direito a mesma companhia neste anno		300:000$000	
			5.434:984$370

DESPEZA

Custeio da estrada	Janeiro	181:486$050	
	Fevereiro	159:729$510	
	Março	189:679$922	
	Abril	159:960$603	
	Maio	187:876$569	
	Junho	185:382$595	
	Julho	209:340$153	
	Agosto	207:112$896	
	Setembro	204:952$735	
	Outubro	212:398$472	
	Novembro	197:837$131	
	Dezembro	291:920$239	
			2.387:676$875
Saldo			3.047 307$495
			5.434:984$370

DESENVOLVIMENTO

Passagens		1.025:995$450
Fretes	4.693:977$340	
Deduzindo a quota acima	300:000$000	
		1.393:977$340
Armazenagem		4.639$840
Multas		463$000
Telegrapho		9.908$740
		5.434:984$370

	Pessoal	Material	Totalidade
Administração do trafego	136:312$837	43:686$966	179:999$803
Trafego e Estações	607:182$002	163:133$755	770:315$757
Reparos e conservação	719:615$525	431:575$545	1.150:991$070
Combustivel		286:370$245	286:370$245
	1.463:110$364	924:566$511	2.387:676$875

Rendimento no anno de 1870	4.449:010$565
» » 1871	5.434:984$370
Differença para mais em 1871	985:973$805

Custeio no anno de 1870	1.875:110$430
» » 1871	2.387:676$875
Differença para mais em 1871	512:566$445

Differença para mais na receita de 1871	985.973$805
» » na despeza de 1871	512.566$445
» » no saldo de 1871	473.407$360

A despeza em 1871 foi	43,93 %	da receita
» » 1870 »	42,14 %	»
» » 1871 » mais	1.79 %	

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1871.

José Torquato de Faria, guarda livros.

D

Capital empregado na Estrada de ferro de D. Pedro II em 31 de Dezembro de 1871

EMPREGADO NA LINHA EM TRAFEGO		
1.ª Secção	6.118:466$979	
2.ª Secção	12.346:943$351	
3.ª Secção	7.922:876$021	
4.ª Secção (até Barra Mansa)	1.682:251$201	
Ramal de Macacos	50:390$119	
Estações	2.716:432$261	
Armazem de Sapobemba	21:404$545	
Casa das machinas na Barra	41:743$335	
Proprios diversos	55:751$000	
Officinas	804:007$505	
Novas officinas	527:121$405	
Trem rodante	3.110:977$825	
Utensilios	19:314$287	
Mobilia	56:195$590	
Machinas Edmonson	8:334$914	
Instrumentos	55:232$217	
Animaes	12:845$400	
Administração central (parte correspondente á linha em trafego)	501:417$280	
Explorações e estudos (idem idem)	1.333:809$836	37.385:815$071
EMPREGADO NA LINHA EM CONSTRUCÇÃO		
4.ª Secção (além da Barra Mansa)	900:000$000	
Linha central	390:528$363	
Administração central (parte correspondente á linha em construcção)	140:396$839	
Explorações e estudos (idem idem)	373:466$755	
Proprios diversos	5:000$000	1.809:391$957
EMPREGADO PROVISORIAMENTE EM MATERIAL		
Deposito central	292:944$041	
Depositos do trafego	393:253$485	
Material diverso para via permanente	888:843$724	
Combustivel	136:282$190	1.711:323$440
SOMMA		40.906:530$468

José Torquato de Faria, guarda-livros.

RELATORIO DO INSPECTOR GERAL

INSPECTORIA GERAL DO TRAFEGO, EM 18 DE ABRIL DE 1872.

Illm. e Exm. Sr.

Vindo apresentar a V. Ex. o relatorio da Inspectoria Geral do Trafego, reconheço que este trabalho resente-se da escassez de tempo de que dispuz para organisal-o. Nomeado para o cargo de Inspector Geral por decreto de 21 de Fevereiro ultimo, quando ainda me prendia o cumprimento de outros deveres, conforme tive a honra de expor a S. Ex. o Sr. Ministro da Agricultura, só do dia 26 de Março em diante pude dedicar-me exclusivamente ao serviço desta estrada. E, ainda, do curto espaço de tempo decorrido de então até hoje, diminutissima parte pôde esta inspectoria destinar á organisação do relatorio, visto ter de attender aò crescente serviço de expediente e a outras multiplicadas e urgentes necessidades do serviço do trafego.

Nestas circumstancias, não podendo entrar em detalhes e desenvolvimentos, aliás de grande interesse, limitarei minha exposição aos factos e occurrencias mais importantes.

Linha em trafego

Forão entregues ao trafego durante o anno 90ᵏ,66 de linha nova, e oito estações, sendo no ramal do Porto Novo 44ᵏ,86 de linha e as estações de Sapucaia, Ouro Fino, Conceição e Porto Novo; e no de S. Paulo 45ᵏ,800 de linha e as estações de Vargem Alegre, Pinheiros, Volta Redonda e Barra Mansa. Com este accrescimo, toda a linha actualmente aberta ao trafego mede 312ᵏ,22, incluindo o ramal de Macacos.

Receita e despeza

Renda bruta em 1871	5.434:984$370
Idem idem em 1870	4.449:010$565
Differença para mais em 1871	985:973$805
Custeio em 1871	2.387:676$875
Idem em 1870	1.875:110$430
Differença para mais em 1871	512:566$445
Renda liquida em 1871	3.047:307$495
Idem idem em 1870	2.573:900$135
Differença para mais em 1871	473:407$360

A relação entre a receita e a despeza foi:

No anno de 1871	43,93 %
Idem de 1870	42,14 %
Differença para mais em 1871	1,79 %

A renda liquida durante o anno representa o juro de 7,44 %, sobre o capital de 40.906:530$468 empregado em obras, material rodante, e em deposito, etc.

Considerando-se, porém, que este capital representa tambem as despezas já feitas com a parte em construcção e que ainda nada produz, o algarismo que representa o juro acima seria mais elevado, subindo a cerca de 8 %.

Demonstração da receita

ANNO DE 1871

VERBAS DE RECEITA	1º SEMESTRE	2º SEMESTRE	DURANTE O ANNO
Viajantes	469:947$330	556:048$120	1.025:995$450
Bagagens	39:855$840	50:446$800	90:302$640
Animaes	20.407$190	25:529$400	45:936$590
Carros	1:783$500	2:404$480	4:187$980
Mercadorias	1.941:839$310	2.307:378$470	4.249:217$780
Telegrapho	4:040$600	5:868$140	9:908$740
Taxas de desvios	2:934$350	1:398$000	4:332$350
Armazenagens	2:847$590	1:792$250	4:639$840
Multas	110$000	353$000	463$000
	2.483:765$710	2.951:218$660	5.434:984$370

COMPARAÇÃO COM A RECEITA DO ANNO DE 1870

	ANNO DE 1870	ANNO DE 1871	DIFFERENÇA EM 1871
Viajantes	831:985$130	1.025:995$450	194:010$320
Bagagens	69:176$810	90:302$640	21:125$830
Animaes	36:020$480	45:936$590	9:916$110
Carros	2:755$400	4:187$980	1:432$580
Mercadorias	3.492:644$445	4.249:217$780	756:573$335
Telegrapho	7:099$850	9:908$740	2:808$890
Taxas de desvios	5:603$080	4:332$350	1:270$730
Armazenagens	3:349$330	4:639$840	1:290$510
Multas	376$040	463$000	86$960
	4.449:010$565	5.434:984$370	985:973$805

Movimento do trafego no anno de 1871

	1º SEMESTRE	2º SEMESTRE	DURANTE O ANNO
Passageiros	435.510	467.960	903.470
Bagagens (toneladas)	1.173,197	1.297,419	2.470,610
Animaes	17.258	21.017	38.275
Carros	101	153	254
Mercadorias (toneladas)	81.440,548	84.484,553	165.925,101

COMPARAÇÃO COM O ANNO DE 1870

	1870	1871	DIFFERENÇA EM 1871
Passageiros	791.426	903.470	112.044
Bagagens (toneladas)	2.089,477	2.470,616	381,139
Animaes	28.584	38.275	9.691
Carros	205	254	49
Mercadorias (toneladas)	151.457,885	165.925,191	14.467,216

Serviço de mercadorias

Com o progressivo augmento do trafego desta estrada vai-se tornando cada vez mais sensivel ao serviço de mercadorias a falta de capacidade dos armazens da côrte, não obstante ter-se reduzido, nas ultimas tarifas, o praso de estadia em armazenagem a 48 horas.

Ainda mesmo que se aproveite toda a area disponivel dos terrenos que possue a estrada para a construcção de novos armazens, não apresentarão estes o desenvolvimento indispensavel ás exigencias do serviço em futuro pouco remoto.

Assim, no caso que não se tenha de dar a esta estrada uma estação maritima, levando-a ao litoral por algum dos meios até hoje propostos, ou por outro melhor que por ventura se offereça, convem que desde já se trate da acquisição de terrenos apropriados para a construcção de novos armazens, reclamados pelas crescentes necessidades do serviço de mercadorias.

O movimento e producto das mercadorias, representando o concurso da companhia União e Industria, foi o seguinte.

	TONELADAS	PRODUCTO
Côrte para Entre-Rios	19.[illegible]1,1	[illegible]
Entre-Rios para a Côrte	18.179,0	[illegible]
Côrte para o Ramal do Porto Novo	5.411,3	187:802$217
Ramal do Porto Novo para a Côrte	22.438,7	[illegible]
	58.933,1	2.124:270$887

Deduzidos 300.000$, quota, no maximum, até 25 %, pertencente á companhia União e Industria, na fórma de seu contracto, celebrado a 13 de Janeiro de 1869, ficárão de saldo á estrada de ferro..... 1.824:270$887

(Veja-se o mappa n. 13).

COMPARAÇÃO COM O ANNO DE 1870

	TONELADAS		DIFFERENÇA	PRODUCTO		DIFFERENÇA PARA MAIS EM 1871
	1870	1871		1870	1871	
Côrte a Entre-Rios	19.151,2	19.[illegible]4,1	+ 748,8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Entre-Rios a Côrte	22.807,8	18.179,0	— [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Côrte ao ramal do Porto Novo	2.936,8	5.411,3	+ 2.474,5	[illegible]	187:802$217	+ [illegible]
Ramal do Porto Novo a Côrte	19.253,0	22.438,7	+ 10.[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	60.151,8	58.933,1	+ 8.781,3	1.653.662$566	2.124.270$887	+ 470.[illegible]$321

No anno de 1870, deduzidos os 300.000$ pertencentes á companhia União e Industria, na fórma do contracto acima referido, ficárão de saldo á estrada de ferro 1.353:662$566.

Obras novas

Durante o anno fizerão-se na linha e edificios differentes obras novas e augmentou-se o material rodante, como se vê da seguinte tabella:

Discriminação das obras novas effectuadas na linha e edificios no anno de 1871

	Linha dupla até Cascadura, novos desvios e linhas	188:281$279
	Cercas e passagens de nivel	6:212$617
	Aterros e vallas	13:400$219
	Obras d'arte	9:695$460
	Obras para a tracção em S. Diogo	44:182$232
	Obras para as novas officinas no Engenho de Dentro	278:591$675
NAS ESTAÇÕES	Côrte	80:733$786
	S. Diogo	1:246$737
	S. Christovão	599$240
	S. Francisco Xavier	16:773$717
	Riachuelo	2:615$477
	Todos os Santos	1:278$499
	Engenho de Dentro	1:220$877
	Belem	8:357$646
	Macacos	1:550$272
	Palmeiras	133$071
	Rodeio	281$049
	Sant'Anna	4:031$095
	Barra do Pirahy	18:323$973
	Vassouras	1:840$475
	Desengano	1:722$093
	Commercio	567$734
	Ubá	623$577
	Parahyba	152$447
	Entre-Rios	3:396$867
	Santa Fé	225$919
	Chiador	947$903
	Sapucaia	2:560$106
	Vargem Alegre	1:918$328
	Volta Redonda	275$275
	Caixas e encanamentos d'agua	20:701$832
	Diversas construcções	15:281$882
		727:726$364

Discriminação das obras novas effectuadas no material rodante, durante o anno de 1871

Carros	10:308$665
Machinas	3:900$370
	14:209$035

Demonstração das despezas geraes do trafego no anno de 1871

VERBAS DE DESPEZA	1º SEMESTRE			2º SEMESTRE		
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração geral do trafego	71:8[illegible]$135	26:2218[illegible]	98:0205[illegible]	61:[illegible]$149	17:462$[illegible]	81:970$[illegible]
Estações	156:85[illegible]$120	18:5143[illegible]	175:[illegible]$119	176:787$[illegible]	27:8[illegible]$562	204:686$[illegible]
Movimento	59:315$[illegible]	5:9[illegible]	65:3145[illegible]	63:56[illegible]$253	8:0[illegible]$[illegible]	71:3[illegible]
Telegrapho	23:310$050	2:1045144	25:7045191	[illegible]	3:083$188	[illegible]
Conducção de trens	48:739$[illegible]	180:1[illegible]	[illegible]	89:439$370	192:[illegible]	214:91[illegible]
Linha e edificios — Reparações ordinarias	184:635$535	45:521$448	[illegible]	[illegible]	97:5[illegible]$915	[illegible]
Idem — Ditas extraordinarias	36:[illegible]	51:9[illegible]	[illegible]	[illegible]	75:[illegible]$470	[illegible]
Material rodante — Reparações ordinarias	64:3[illegible]$421	45:7805114	[illegible]	[illegible]	[illegible]$747	174:112$[illegible]
Idem — Ditas extraordinarias	18:91[illegible]$911	13:[illegible]$747	32:181$[illegible]	[illegible]	6:[illegible]$199	[illegible]
	[illegible]:349$[illegible]09	[illegible]:72[illegible]$740	1:0[illegible]	[illegible]	[illegible]:814$771	1:393:561$[illegible]

COMPARAÇÃO COM O ANNO DE 1870

VERBAS DE DESPEZA	1870			1871		
	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração geral do trafego	121:[illegible]$870	41:[illegible]$291	162:[illegible]	[illegible]	[illegible]	179:[illegible]
Estações	279:[illegible]	[illegible]	[illegible]	853:[illegible]	[illegible]	[illegible]
Movimento	108:[illegible]$91	9:[illegible]	118:[illegible]	122:[illegible]	[illegible]	[illegible]
Telegrapho	4[illegible]:[illegible]$[illegible]	6:6[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Conducção de trens (tração)	8[illegible]:270$119	31:3128$158	101:612$[illegible]	101:[illegible]	[illegible]	[illegible]
Linha e edificios. — Reparações ordinarias	331:5265$997	90:709$099	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Idem. — Ditas extraordinarias	80:6805$205	80:906$,99	161:[illegible]$797	115:[illegible]	[illegible]	279:[illegible]
Material rodante. — Reparações ordinarias	40[illegible]:139$797	111:058$147	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Idem. — Ditas extraordinarias	18:134$418	9:788$[illegible]	26:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	1.173:2856$119	701:8258$281	1.875:1105$130	1.463:1105$[illegible]	924:[illegible]$511	2.387.676$[illegible]

DIFFERENÇA PARA MAIS EM 1871

VERBAS DE DESPEZA	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração geral do trafego	15:015$167	2:507$672	17:522$839
Estações	54:017$028	6:959$207	60:976$235
Movimento	14:208$154	4:313$722	18:521$876
Telegrapho	6:845$817	1:161$071	5:684$746
Conducção de trens (tracção)	11:908$971	60:290$138	72:199$109
Linha e edificios.—Reparações ordinarias	77:923$168	52:388$264	130:311$732
Idem.—Ditas extraordinarias	64:818$445	46:326$960	111:145$405
Material rodante.—Reparações ordinarias	38:900$849	41:435$714	80:336$563
Idem.—Ditas extraordinarias	6:187$316	9:680$624	15:867$940
			+ 512:566$445

Movimento

Tendo obtido a demissão que pedio do cargo de chefe do movimento o Sr. Dr. Domingos Gonçalves de Azevedo, foi nomeado para substituil-o o Sr. Dr. Carlos Conrado de Niemeyer, que se tem distinguido pela intelligencia e actividade com que tem desempenhado as funcções a seu cargo.

Movimento dos trens

O numero de trens ordinarios que durante o anno de 1871 percorrêrão as diversas secções da estrada foi o seguinte:

PRIMEIRA SECÇÃO

Viajantes dos suburbios	5.106
Ditos da serra	870
Mixtos	2.036
Cargas	442
Lastro	457
	8.911

SEGUNDA SECÇÃO

Viajantes	870
Mixtos	1.354
Cargas	1.023
Lastro	331
	3.578

TERCEIRA SECÇÃO

Viajantes	834
Mixtos	678
Cargas	704
Lastro	37
	2.253

RAMAES

Ramal de Macacos.—Trens mixtos	1.468
Dito de Porto Novo.—Ditos ditos	1.478
Dito de dito.—Ditos de lastro	312
Dito de S. Paulo.—Ditos mixtos	1.388
Dito de dito.—Ditos de lastro	335
	4.981

Além dos trens ordinarios acima mencionados percorrêrão mais a linha os seguintes extraordinarios:

TRENS IMPERIAES

Entre a Côrte e Sapopemba	4
Idem idem e Entre-Rios	5
Idem idem e Barra	2
Idem idem e Desengano	2
Idem Entre-Rios e Porto Novo	2
Idem Barra do Pirahy e Barra-Mansa	2
	17

TRENS ESPECIAES

Suburbios

Em serviço da estrada	26
Idem de particulares	4
Idem da policia	2
Por occasião das corridas do Prado Fluminense	100
Em serviço de cargas para o Campinho por conta do ministerio da guerra	46
	178

Serra

Em serviço da estrada	17
Idem de particulares	5
Idem da policia	4
	26

RAMAES

De Macacos, em serviço da policia	2
De S. Paulo, em serviço da estrada	14
De Porto Novo, idem idem	20
	36

Resumo

TRENS ORDINARIOS

Na 1ª secção	8.911
Na 2ª secção	3.578
Na 3ª secção	2.253
No ramal de Macacos	1.468
No de Porto Novo	1.790
No de S. Paulo	1.723
	19.723

TRENS EXTRAORDINARIOS

Trens imperiaes	17
Ditos especiaes (suburbios)	178
Ditos da serra	26
Ramal de Macacos	2
Dito de S. Paulo	14
Dito de Porto Novo	20
	257

Numero total de trens ordinarios e extraordinarios 19.980

Comparando-se estes algarismos com os que se referem ao movimento dos trens no anno de 1870, verifica-se que em 1871 houve o augmento de 1.958 trens ordinarios, e diminuição de 2 extraordinarios.

TRENS DIARIOS

No decurso do anno de 1871 o movimento de trens diarios em ambos os sentidos foi o seguinte:

PRIMEIRA SECÇÃO

Viajantes (suburbios)	14
Idem (serra)	2
Mixtos	6

SEGUNDA SECÇÃO

Viajantes	2
Mixtos	4
Cargas	2

TERCEIRA SECÇÃO

Viajantes	2
Mixtos	2
Cargas	2

RAMAES

Ramal de Macacos.—Trens mixtos.....	4
Dito de Porto Novo.—Idem idem.....	4
Dito de S. Paulo.—Idem idem	4

Além dos trens acima indicados, percorrêrão mais a linha, do dia 14 de Dezembro em diante, dous trens diarios de viajantes entre a Côrte e Barra do Pirahy, tendo sido este serviço organisado a titulo de ensaio. O resultado, porém, não foi satisfactorio, e por isso já propuz, e V. Ex. approvou a sua suppressão. Por occasião do estabelecimento destes trens, forão transformados em trens de cargas dous dos mixtos da 1ª secção, e outros tantos da 2.ª

Demora dos trens

O seguinte quadro representa a estatistica das demoras dos trens nas differentes secções da estrada.

	1ª SECÇÃO	SERRA	RAMAL DE MACACOS	RAMAL DE S. PAULO	RAMAL DO PORTO NOVO
Numero de trens.....	5.106	870	1.468	1.388	1.478
Idem de demoras	140	49	300	116	174
Proporção para 100.....	2,74	5,63	20,4	8,35	11,8
Demora média, total por trem.....	0' 28"	3' 55"	3' 52"	2' 35"	4' 18"
Idem idem, eliminadas as causas de força maior. .	0' 5"	0' 29"	1' 11"	0' 13"	0' 51"

Accidentes

Derão-se, durante o anno de 1871, 47 accidentes no movimento dos trens, havendo uma differença de 12 para menos do que no anno de 1870.

Quinze dos referidos accidentes forão devidos á imprudencia ou descuido das victimas, das quaes doze erão empregados da estrada. Destes accidentes resultárão tres ferimentos, onze mortes e o esmagamento de um individuo que, segundo se suppõe, já se achava morto sobre os trilhos, como tudo se vê da seguinte exposição:

1.º—A 3 de Janeiro.—O trabalhador da linha, Mathias Moreira da Rocha, querendo atravessar na frente do trem de lastro, achando-se este em movimento, foi apanhado pela machina e ficou bastante ferido. Conduzido para a Misericordia falleceu poucos dias depois.

2.º—A 16 de Janeiro.—O trabalhador do lastro da 1ª secção, Luiz Tavares, querendo atravessar em frente a uma machina que passava pela cancella n. 34, recebeu tal choque que foi lançado fóra da linha e falleceu pouco depois.

3.º—A 29 de Janeiro.—O trabalhador da 27ª turma, Antonio José Rodrigues, procurando desviar-se do trem S. R. 3, tropeçou e cahio, sendo offendido na cabeça pelo estribo de um carro, do que resultou morrer no dia seguinte, não obstante terem-se empregado todos os soccorros medicos.

4.º—A 9 de Março.—Cahio de um dos wagons do trem de lastro da 4ª secção o guarda-freio Joaquim Vieira, ficando com uma perna quebrada e muito contuso. Recolhido á fazenda do Sr. commendador Breves, falleceu pouco depois.

5.º—A 27 de Março.—Cahio do trem S. R. 4 o guarda-freio João Teixeira de Moraes, passando-lhe o resto do trem sobre as pernas, que ficárão esmagadas. Conduzido para a Côrte em uma machina especial, falleceu antes de chegar a Parahyba.

6.º—A 16 de Abril.—Ao passar o trem D. 8 pela cancella n. 4, esmagou o trabalhador José Francisco Martins, que querendo fugir de uma machina que se dirigia para as officinas, precipitou-se na frente daquelle trem. Recolhido ao hospital de S. Francisco, falleceu immediatamente.

7.º—A 18 de Abril.—Ao passar o trem S. 2 pelas officinas do Engenho de Dentro, ferio o trabalhador Izidoro Borges, que achava-se sentado sobre os trilhos na frente do barracão alli existente. Conduzido para a Misericordia, falleceu pouco depois.

8.º—A 8 de Maio.—Cahio de um dos carros do trem de lastro da 4ª secção, entre Barra e Vargem Alegre, o trabalhador José Pereira dos Santos, ficando com as pernas cortadas. Foi conduzido para a Côrte e recolhido á Misericordia.

9.º—A 16 de Julho.—Ao passar o trem M. 1 pelo kilometro 164, o limpa trilhos da machina tocou no trabalhador Manoel Coura, hespanhol, que se suppõe já se achava morto junto aos trilhos; sendo o seu corpo levado pelo mesmo trem á estação da Parahyba para ser entregue á autoridade do lugar.

10.—A 2 de Agosto.—Por occasião de manobrar a machina do trem M. 2 na estação do Desengano, esmagou uma das mãos, por descuido proprio, o guarda-freio Antonio José de Souza.

11°—A 28 de Agosto.—Ao entrar o trem M. 2 em um dos armazens da estação da Côrte, atirou-se sobre os carros, da ponte da rua Formosa, uma preta, resultando ficar gravemente ferida.

12.°—A 6 de Agosto.—Foi morto pelo S. 2, ao passar a cancella n. 12, um preto que nesta occasião atravessava a linha. Não pôde evitar este desastre o guarda respectivo, por se achar do lado opposto.

13.°—A 1 de Setembro.—Foi bastante ferido pelo trem de lastro da 4ª secção, o trabalhador Joaquim Dias, por ter-se agarrado a um dos wagons daquelle trem em movimento. O infeliz pagou com a vida sua imprudencia.

14.°—A 1 de Setembro.—Na occasião que passava o trem de lastro da 2ª secção na estação da Vargem Alegre, na chave inferior daquella estação, cahio entre dous wagons o trabalhador Antonio Gomes, fallecendo dous minutos depois. Suppõe-se, por não se ter encontrado a menor contusão, que aquelle trabalhador tivesse sido victima de algum ataque.

15.°—A 8 de Novembro.—A machina do trem M. 1 matou um individuo que se achava deitado na linha, entre os kilometros 126 e 127, na curva 38. Este individuo era o trabalhador da conservação da linha, Antonio Gomes.

Nos restantes 32 accidentes estão incluidos os de qualquer importancia, desde o simples descarrilhamento de um wagon, causando atraso sensivel do trem, até o mais grave.

Em relação ás causas que os produzirão, classificão-se estes accidentes do modo seguinte:

DEVIDOS AO ESTADO DA LINHA

Desmoronamento de taludes, produzindo avarias nos wagons	1	
Descarrilhamento de um e mais carros	3	
Dito da machina	1	
	—	5

DEVIDOS AO ESTADO DO MATERIAL

Explosão da caixa de vapor da machina	1	
Desarranjos de machinas	3	
Descarrilhamento de machinas	2	
Idem de carros	5	
	—	11

INOBSERVANCIA DO REGULAMENTO

Abalroamento de trens nas estações.....	4	
Encontro de um trem de lastro com um trolly..	1	
Descarrilhamento de machina nas chaves.....	1	
Idem de carros nas chaves.....	1	
Encontro de trens.....	1	
	—	8

CORPOS ESTRANHOS NA LINHA

Descarrilhamento de machinas e carros	1	
Idem de machinas.....	2	
Idem de carros	1	
	—	4

SEM CAUSA AVERIGUADA

Descarrilhamento de carros.....	3	
Idem de machinas	1	
	—	4
		—
		32

A presente exposição mostra que os accidentes de que resultárão mortes ou ferimentos, forão, em sua quasi totalidade, devidos á imprudencia ou descuido das proprias victimas, sendo estas em geral empregados da estrada, e por isso mais expostos. Em relação aos accidentes que não tiverão a mesma causa, nota-se ainda que o pessoal da estrada soffreu, pela razão já exposta, em escala proporcionalmente maior do que as pessoas estranhas ao serviço.

Quanto á segurança dos passageiros, cumpre reconhecer que poucas estradas de ferro, ainda das mais perfeitas da Europa, apresentão uma estatistica de accidentes mais lisongeira do que a de D. Pedro II, e nesta parte não me refiro unicamente ao anno de 1871, mas tambem a todo o periodo decorrido desde sua inauguração.

Para corroborar esta asserção basta recordar que achando-se a estrada aberta ao trafego ha cerca de 12 annos, tendo sido por ella transportados mais de seis milhões de viajantes, só temos a lamentar alguns casos de accidentes dos trens produzindo ferimentos e contusões de passageiros.

Para transportar tão avultado numero de viajantes, em igualdade de percurso médio, difficilmente se poderia obter, por outro qualquer meio de conducção, resultado mais satisfactorio no que respeita á segurança.

Entretanto, é de rigoroso dever da administração da estrada empenhar todos os seus esforços no intuito de reduzir, quanto ser possa, as causas de accidentes. Manter, tanto a linha, como o trem rodante, no melhor estado possivel de conservação; empregar toda a severidade contra a falta de observancia das ordens regulamentares relativas ao movimento de trens; desenvolver a maior vigilancia na policia da linha; e, finalmente, proceder com o maior escrupulo na escolha do pessoal: taes são as principaes medidas a tomar a bem da segurança do movimento.

Telegrapho

Abrirão-se durante o anno as estações telegraphicas de Vargem Alegre, Pinheiros, Barra-Mansa, Passa Vinte, Campo Bello e Queluz, no ramal de S. Paulo; e as de Conceição e Porto Novo, no ramal de Porto Novo. A estação telegraphica de Sapucaia tinha sido já anteriormente inaugurada.

PESSOAL

O pessoal do telegrapho, salvo raras excepções, cumpre seus deveres de modo satisfactorio.

MATERIAL

Em geral achão-se em bom estado tanto os apparelhos nas estações, como o material da linha, excepto os postes de madeira da 4ª secção que em sua maior parte entre as estações da Barra do Pirahy e Barra-Mansa estão arruinados, tendo sido já substituidos alguns delles.

Durante o anno substituirão-se em toda a linha telegraphica 426 cruzetas e 41 postes de madeira e 24 isoladores.

Na estação central montou-se uma pequena officina para reparação dos apparelhos.

SERVIÇO FEITO DURANTE O ANNO

Transmittirão-se durante o anno, em serviço da estrada, 199,989 telegrammas contendo 651,593 palavras; sendo mais 9.989 telegrammas e 35.303 palavras do que no anno anterior.

Em serviço dos particulares transmittirão-se 3,115 telegrammas com 88,178 palavras, que produzirão a importancia de 9:908$704; mais 2:808$890 do que no anno de 1870.

Em serviço do governo transmittirão-se 136 telegrammas com 8,900 palavras.

Durante o anno houve 94 interrupções no serviço, as quaes durárão em somma total 79 horas e 35 minutos.

Secretaria do trafego

Com a abertura de diversas estações novas tem crescido em escala consideravel o trabalho desta repartição. Entretanto, pezar de não se ter augmentado o numero de empregados, o serviço tem sido feito com a necessaria regularidade, e acha-se em dia. Para este resultado muito tem contribuido a incansavel actividade, intelligencia e dedicação do secretario o Sr. Nuno Pinheiro de Campos Nunes, cujos relevantes serviços me é grato recommendar á attenção de V. Ex.

Contadoria

O serviço de contabilidade e escripturação das despezas do trafego foi annexado em Abril do anno proximo passado á contadoria que é hoje a repartição geral da contabilidade do trafego, tanto da receita como da despeza.

Sob a intelligente e zelosa direcção do contador, o Sr. Antonio José Trench, tem marchado os serviços desta repartição com a desejavel regularidade.

Tracção

Empregárão-se mensalmente no serviço feito pela tracção de 27 a 32 machinas que percorrêrão 971.363 kilometros e rebocárão 212.913 wagons, sendo o percurso destes 10.283.570 kilometros.

Neste serviço consumirão-se

7.762.380	kilogrammas de coke
6.745.485	ditas de carvão
61.350	ditas de graxa
13.320	ditas de estopa
31.071	litros de azeite

O consumo médio por kilometro foi:

7,991	kilogrammas de coke
6,994	ditas de carvão
14,985	
13,313	No anno de 1870
1,622	Differença para mais em 1871

Segundo informa o Sr. chefe de tracção, esta differença foi devida principalmente á má qualidade do combustivel fornecido á estrada.

Material rodante

MACHINAS

Em bom estado	26
Em estado regular	8
Em reparação ordinaria	12
Em dita extraordinaria	6
	52

Montou-se uma pequena machina-tender para o serviço da construcção.

CARROS DE VIAJANTES

Chegárão ultimamente da Europa, e já forão mettidos em serviço, oito carros de dous andares, com a lotação de 64 pessoas cada um, destinados aos trens dos suburbios. Com este reforço ficárão regularmente satisfeitas as necessidades do serviço de viajantes nesta parte da linha.

Não acontece, porém, o mesmo a respeito do serviço da serra, em que os carros, além de serem em numero insufficiente, achão-se em grande parte deteriorados, e exigindo prompta reparação ou substituição. Para melhorar este serviço estão dadas as providencias do seguinte modo:

Com a entrada dos carros de dous andares para os trens dos suburbios, retirárão-se desses trens tres carros grandes americanos, que se estão preparando para servirem provisoriamente nos trens da serra em substituição a alguns dos carros que se achão mais arruinados, e que entrarão immediatamente em reparação. Logo que estes estejão promptos irão substituir outros tantos, que por sua vez serão reparados, e do mesmo modo se procederá successivamente até que esteja todo o material reformado, retirando-se então os carros americanos.

Além da reforma do material, effectuada pelo modo acima indicado, convém augmentar o numero de carros, e para este ponto peço a attenção de V. Ex.

CARROS DE CARGAS

O numero de carros fechados de cargas que actualmente possue a estrada, incluindo os que estão por montar, e reparados alguns que se achão em máo estado, é sufficiente para attender ás exigencias do serviço. Cumpre, entretanto, observar que havendo grande falta de carros abertos, á pivot, de bagagem, etc., tem-se distrahido para supprir esta falta, grande numero de carros fechados, do que resulta o duplo inconveniente de ficar desfalcado o numero destes carros, e de ser com elles defeituosamente feito um serviço de transporte que requer carros especiaes.

Nestas circumstancias cumpre providenciar sobre a prompta acquisição de sufficiente numero de carros das especies acima indicadas.

Para maiores detalhes reporto-me ao relatorio do Sr. chefe de tracção. (Annexo B).

Linha

PRIMEIRA SECÇÃO

Esta secção conservou-se em melhor estado do que no anno anterior, por terem continuado os trabalhos que se tinhão iniciado para melhoral-a.

SEGUNDA SECÇÃO

Durante o 2° semestre manteve-se em soffrivel estado o leito da linha nesta secção até Julho, porém os trilhos conservarão-se em máo estado, por não haver outros para substituil-os.

Nesta epocha, tendo chegado trilhos da Europa, começou-se a substituição, e hoje, se não é totalmente bôa esta parte da linha, pelo menos está soffrivel.

TERCEIRA SECÇÃO

Conservou-se sempre em bom estado esta secção.

Ramaes

Foi regular o estado da linha dos ramaes durante o anno.

Dormentes

Substituirão-se durante o anno 24.123 dormentes, nos reparos e conservação da linha; e em transformações, construcções e augmentos em desvios, linhas novas, etc., empregárão-se 20.917 dormentes novos e 88 usados.

Trilhos

Durante a primeira metade do anno vio-se a conservação da linha em grandes difficuldades por falta de trilhos novos para a substituição dos arruinados: chegou-se ao ponto de empregar trilhos já servidos e em máo estado para substituir outros literalmente esmagados. Pela mesma razão esteve estacionaria a substituição de trilhos Barlow pelos de Vignole na 1ª secção. Em Julho, porém, chegárão trilhos da Europa, e desde logo começou-se regularmente o trabalho de substituições, que teve satisfactorio progresso durante a segunda metade do anno, fazendo-se neste periodo, além de muitas substituições de trilhos arruinados; 17.813 metros correntes de transformação dos de systema Barlow pelos de Vignole.

Em desvios, modificações de chaves, transformações de linha, construcção de linha nova, etc., empregárão-se 4.939 trilhos novos Vignole, 769 ditos usados e 505 Barlow, tambem usados.

Via dupla

A segunda linha, entre a Côrte e Cascadura, tão necessaria para a regularidade do serviço nos suburbios, acha-se concluida até Engenho de Dentro, e deve ser brevemente entregue ao trafego. Forão assentados nesta linha, durante o anno, 2.745 metros correntes de trilhos.

No relatorio do chefe da linha (annexo C) encontrará V. Ex. todos os detalhes relativos aos trabalhos desta secção.

Officinas

Ficárão concluidos em principio de Novembro de 1871 os edificios das novas officinas do Engenho de Dentro, cuja construcção, dirigida pelo respectivo chefe, o Sr. Dr. Bulhões Ribeiro, teve começo em 26 de Outubro de 1869.

No dia 4 do referido mez de Novembro começou-se, e terminou-se a 1 de Dezembro, a mudança das officinas de S. Diogo para os novos edificios do Engenho de Dentro.

As novas officinas forão construidas com vastas proporções, e achão-se em condições de poder satisfazer plenamente todas as necessidades do serviço da estrada.

Do minucioso relatorio do respectivo chefe (annexo D) constão todos os detalhes relativos ás officinas.

Acompanhão este relatorio os seguintes annexos:

A—Relação do pessoal.

B—Relatorio do chefe de tracção.

C—Dito do chefe da linha.

D—Dito do chefe das officinas.

N. 1—Mappa da distribuição do pessoal da 2ª divisão.

N. 2—Quadro do serviço e consumo das locomotivas durante o anno de 1871.

N. 3—Demonstração do movimento e receita das estações no 1º semestre de 1871.

N. 4—Idem idem idem, 2º dito de 1871.

N. 5—Demonstração mensal das receitas durante o anno de 1871.

N. 6—Movimento e producto de viajantes por secções da estrada, em 1871.

N. 7—Idem dos viajantes dos suburbios em 1871.

N. 8—Estatistica de bagagens.

N. 9—Movimento e producto de bagagens por secções da estrada.

N. 10—Estatisticas de mercadorias transportadas da estação da côrte para as do interior.

N. 11—Idem idem idem das estações do interior para todas as outras.

N. 12—Idem idem idem por secções da estrada.

N. 13—Movimento e renda das mercadorias com o concurso da companhia União e Industria durante o anno de 1871.

N. 14—Estatisticas dos transportes de animaes e carros.

N. 15—Estatisticas de animaes por secções da estrada.

N. 16—Idem de carros, idem idem.

N. 17—Transporte em serviço publico e da estrada.

Illm. e Exm. Sr. barão de Angra, dignissimo director desta estrada.

Herculano V. Ferreira Pennna,
Inspector geral

RELATORIO

DO

ENGENHEIRO EM CHEFE

DA

Estrada de ferro D. Pedro II

RELATORIO

Situação geral dos trabalhos

A' 31 de Março do anno proximo passado achavão-se em construcção 69,400^m de estrada, sendo :— 27,600^m na 3.ª secção (além da Sapucaia) com as estações de Ouro Fino, Conceição e Porto Novo ; e 41,800^m na 4.ª Secção (além de Pinheiros) com as Estações da Volta Redonda e Barra Mansa.

Toda a extensão de linhas e as Estações acima indicadas forão franqueadas ao trafego de 6 de Agosto a 16 de Setembro de 1871.

Actualmente o serviço das construcções abrange 151,000^m sendo :— 63,000^m na 4.ª Secção com as Estações Passa Vinte, Rezende, Campo Bello, Boa Vista e Queluz ; e 88,000^m na linha do centro, cujas Estações ainda não determinadas deverão ser fixadas nos pontos para onde já convergem excellentes caminhos vicinaes ou geraes, correspondendo á Serraria, Parahybuna, Barra do Rio do Peixe, Mathias Barbosa, Boiada e Juiz de Fóra.

Os estudos de prolongamento estão em vigoroso andamento na linha do centro, 4.ª Secção e Ramal dos Vallès do Rio Verde e Sapucahy.

A extensão das linhas corridas, planteadas e estacadas no terreno sóbe á mais de 332,000^m em todas as divisões.

A zona de estudos e construcções é pois actualmente representada por mais de 483,000^m, distribuida por 14 escriptorios com seus chefes de serviço, tendo auxiliares em maior ou menor numero, segundo a importancia dos trabalhos.

TERCEIRA SECÇÃO (PARTE CONCLUIDA)

A 6 de Agosto de 1871 forão inauguradas as tres Estações de Ouro Fino, Conceição e Porto Novo, medindo a via ferrea que as liga 27,500ᵐ.

A Estação do Porto Novo não estava ainda concluida, e á mesma linha ferrea faltavão pequenas obras complementares, cuja execução não impedindo a circulação dos trens, forão feitas pelo serviço da conservação, sendo levadas essas despezas, durante o primeiro semestre, á conta da construcção; como sempre foi praxe desde 1869.

Esta disposição que tem por fim a precedencia da receita e vantagens da lavoura sem gravame das despezas da conservação ordinaria, está ao abrigo da critica.

Na mesma data em que foi inaugurada a Estação do Porto Novo, lançou-se a primeira pedra de uma ponte importante sobre o Parahyba para facilitar o accesso dos productos da lavoura da margem direita deste rio á Estação, libertando-os da onerosa taxa de uma barca ahi existente.

Esta obra, cujas fundações tem bastante profundidade, tem sido embaraçada em parte pelas enchentes do Parahyba; mas creio que ficará concluida dentro de 5 mezes.

QUARTA SECÇÃO (PARTE CONCLUIDA)

A 17 de Setembro de 1871 franquearão-se ao serviço as Estações da Volta Redonda, Barra Mansa e 23.800 metros de linha ferrea.

Esta porção de linha não offereceu difficuldades de construcção. As condições de traçado são as mais favoraveis, não se encontrando em parte alguma declive superior a cinco millimetros (0,ᵐ005) por metro.

QUARTA SECÇÃO (PARTE EM EXECUÇÃO)

O traçado da linha entre Barra Mansa e Campo Bello está executado nas melhores condições: a via ferrea margeia o Parahyba, tendo-o á vista até pouco adiante da povoação de Remedios, e dahi cortando a enorme volta que faz o rio para o Oeste, ganha a planicie de Santo Antonio da Divisa com alinhamentos rectos e curvas as mais favoraveis, atravessa o Parahyba nas immediações da corredeira do Sorohy com uma ponte de 140ᵐ de extensão e desenvolvendo-se pelos chapadões da margem esquerda chega á freguezia de Campo Bello na cota 407,ᵐ60 acima do nivel do mar.

A partir de Campo Bello foi mis terabandonar as margens do Parahyba, não só por serem abruptas e pedregosas como tambem para evitar a grande volta que faz o rio para Este.

Exigindo movimentos de terra relativamente pesados a estrada galga o contraforte que separa os valles do Rio Bonito e Salto com o declive maximo de oito millimetros (0,^{m}008) por metro.

Na cota 459^{m}87 com uma ponte viaducto de um só arco de ferro de 36^{m}570 de vão, atravessa de novo o Parahyba com 19 metros sobre o nivel da cascata que ahi forma o rio apertado entre rochedos. Deste ponto até Queluz a estrada segue sem difficuldades notaveis.

Além das pontes do Bananal, Resende e Salto, cujos desenvolvimentos attingem 65^{m}, 140^{m}, 114^{m}, contão-se ainda nesta porção da linha nove pontes menores, cujos vãos ficão comprehendidos entre 16^{m} e 39^{m}.

O estado de adiantamento destas obras permittiria com certeza que a locomotiva chegasse á Queluz por todo o mez de Agosto ou Setembro, se os trilhos encommendados em Agosto do anno passado se achassem nesta Côrte em Fevereiro, como foi muito expressamente recommendado.

Todas as pontes *sem excepção* tem as alvenarias promptas para receberem os ferros de superstructura, e só aguardam o assentamento da via ferrea.

Na data em que escrevo, temos mais de 15 kilometros de via ferrea assentada além da Barra Mansa, empregando os trilhos de reserva concernentes á uma encommenda que tinha feito em 13 de Dezembro de 1870.

QUARTA SECÇÃO (PARTE EM ESTUDO)

Os estudos e traçados difinitivos da 4.ª Secção estão em andamento de Queluz á Guaratinguetá.

A 6 de Março já se achava corrida e nivellada toda a linha até a Cachoeira, na extensão de 37 kilometros.

O traçado estudado segue de Queluz pela margem direita do Parahyba, atravessa este rio em Lavrinhas com uma ponte de 120^{m} de extensão, com fundações sobre rocha firme e em grande parte apparente, segue pela margem esquerda até as proximidades da Cachoeira (600^{m} antes), e atravessando de novo o rio com uma ponte de 110^{m} em optimas condições, desenvolve-se por um terreno que dahi em diante não offerece difficuldade alguma.

Esta linha, que será uma das mais economicas e ao mesmo tempo das mais rendosas da Estrada de ferro de D. Pedro II, exige ser concluida o mais brevemente possivel.

Pelo traçado e orçamento originaes deveria toda a 4.ª Secção custar 11.000:000$000.

Pelos estudos ultimamente feitos estou autorisado á affirmar que o preço total pouco excederá á metade daquella quantia.

Espero que até o mez de Junho ou Julho, terei todos os planos promptos para encetar as obras da linha até Guaratinguetá, que é por ora o ponto terminal da 4.ª Secção, segundo as declarações do governo feitas perante o Corpo Legislativo.

Entre Cachoeira e Guaratinguetá pretendem igualmente os concessionarios da Companhia do Norte de S. Paulo assentar sua linha: desta questão occupar-me-hei em logar opportuno.

LINHA DO CENTRO (PARTE EM EXECUÇÃO)

A 6 de Agosto de 1871 forão por S. Ex. o Sr. Ministro da Agricultura inaugurados os trabalhos da Linha do Centro e approvada a sua direcção até a Lagôa Dourada.

N'esta linha, que se destina a ligar ao litoral do Rio de Janeiro a bacia de S. Francisco superior, cuja extensão francamente navegavel não póde ser computada em menos de 300 leguas, achão-se em vigoroso andamento as obras até pouco além da Estação do Juiz de Fora, na extensão de 88 kilometros.

O traçado em execução começa na Estação de Entre-Rios, segue a direcção da Estrada União e Industria até o alto de Sant'Anna (depressão da serra das Aboboras) e desenvolvendo-se pela encosta fronteira á que occupa a referida estrada, chega á margem do Parahybuna na cota 308m,590 acima do nivel do mar, e transpondo esse rio com uma ponte de 6 arcos, medindo toda a obra 194 metros, segue pela margem direita até 600 metros alem da Ponte Velha do Parahybuna, e ahi transpõe de novo o rio em uma ponte de 86 metros.

A 2.800 metros d'essa ponte o traçado transpõe o Rio Preto, e conservando-se sempre na margem direita do Parahybuna, vence as cachoeiras do Poço Manso com um declive maximo de treze millimetros (0,m013) por metro.

Além d'este ponto, para evitar as grandes voltas do Parahybuna, antes de chegar á Mathias é elle ainda attravessado tres vezes no Bom Successo e Soledade, e proximo á Estação da Companhia União e Industria.

D'ahi em diante o traçado da via ferrea abandona o valle principal e segue

em geral a direcção da União e Industria, a qual cruza em pequeno tunnel no alto do Passa Tres, e, contornando os valles que ficão a Este da referida estrada, ganha de novo a margem esquerda do Parahybuna e n'ella se conserva até seguir o valle do corrego da Boiada, o qual contorna para obter desenvolvimento sufficiente para vencer as importantes cachoeiras da Serra do Marmello, d'onde novamente acompanha o rio Parahybuna até as proximidades da Ponte Americana da Companhia União e Industria. Ahi entra-se em um tunnel importante de quasi 460^{m} por baixo do antigo caminho que ha muitos annos servia de desembocadouro aos productos do interior da Provincia de Minas.

Ao sahir do tunnel encontra-se de novo o Parahybuna que ainda é attravessado duas vezes antes de chegar-se á Estação do Juiz de Fóra da Companhia União e Industria.

Esta porção da via ferrea, sem duvida alguma a mais dispendiosa de todo o traçado da Linha do Centro, além de movimento de terra de vulto e muitas obras d'arte de custo e revestimentos, conta 7 pontes grandes, medindo conjunctamente 670 metros, e 4 tunneis cujo desenvolvimento cumulado attinge 823 metros.

De Entre-Rios á sahida do tunnel do Marmello, esta porção de linha vence uma differença de nivel de 408 metros, e apezar das difficuldades do terreno, o declive maximo empregado não excede á trese millimetros (0.^{m}013) por metro, e os raios das curvas não descem á menos de 182^{m} nos pontos mais difficeis.

Augmentando a taxa dos declives, poder-se-hia fazer algumas economias no movimento de terras, mas o emprego de declives superiores aos que forão admittidos, tornaria forçoso o emprego de locomotivas especiaes e elevaria muito as despezas de tracção.

Sem augmentar os declives tem se feito algumas correcções em varias partes para reduzir as despezas de movimentos de terras; e tenho bem fundadas esperanças de ficar aquem do orçamento que apresentado em 12 de Maio de 1871 ao Governo Imperial servio de base para approvação d'este traçado.

Os contractos para executar este importante serviço forão assignados de 3 de Agosto de 1871 a 12 de Setembro do mesmo anno.

O estado actual das obras é o mais animador; os empreiteiros encarregados de sua execução tem empregados só n'esta porção de linha (88 kil) para mais de 4507 operarios.

A' excepção do grande tunnel do Marmello, nada se oppõe a ver terminadas a preparação do leito e obras d'arte dentro de um anno.

Em todo o caso creio poder affirmar que dentro em vinte mezes poderão chegar os trens da Estrada de ferro D. Pedro II, não só ao Juiz de Fóra, como tambem á raiz da Serra da Mantiqueira.

LINHA DO CENTRO (PARTE EM ESTUDOS)

Os estudos de traçado difinitivo além do Juiz de Fóra estão actualmente installados até o Registro nas immediações de Barbacena.

Conto que por todo o mez de Maio se possa encetar a execução de preparação do leito na Serra da Mantiqueira.

Sendo n'este logar muito mais pesados os trabalhos do que na porção do Juiz de Fóra á raiz da Serra, ahi serão collocados os primeiros operarios, conduzindo-se o serviço de modo a não embaraçar o assentamento continuo da via permanente.

Antes do fim de Julho estarão installadas as turmas de Engenheiros até a Lagôa Dourada que é o ponto mais afastado da Linha do Centro, de que tratou a lei especial que abrio um credito de Rs. 20,000:000$000 á Estrada de ferro.

ANDAMENTO DAS LINHAS CONCLUIDAS

Quando se considera que a Estrada de ferro de D. Pedro II é a mais importante de todo o Imperio e a unica capaz de manter-se com os proprios recursos, apresentando um producto liquido superior ao juro de 7 %, dos capitaes empregados, cobrando taxas de transporte inferiores a qualquer outra, parece incomprehensivel a lentidão com que tem caminhado sobre tudo até o anno de 1867, em que se inaugurou a Estação de Entre-Rios.

Encetados os primeiros trabalhos em 1855, foi mister despender doze annos para produzir 197 kilometros de via ferrea, o que representa um andamento medio annual de cerca de 15 kilometros.

Esta lentidão ainda se torna mais sensivel, se fizermos abstracção dos trabalhos da 2.ª Secção que se podem considerar excepcionaes.

Attribuindo ás obras d'esta secção (46,600 quatro annos (o que não é excessivo) teremos que todas as linhas da Corte á Belem e da Barra á Entre-Rios, que não apresentão difficuldade alguma em toda a extensão de 151 kilometros, consumiram oito annos, representando o andamento das franqueadas ao trafego cerca de 19 kilometros por anno.

De Janeiro de 1869 em diante temos produzido mais; e a extensão de linhas concluidas na 3.ª e 4.ª Secções até Setembro de 1871, orça por 108,800 kil., sendo 63 kilometros na 3.ª Secção e 45,770 kil. na 4.ª, o que representa um andamento superior a 39 kilometros por anno.

Em meu relatorio do anno passado assegurei que se poderia obter muito mais.

Conto que antes do fim d'este anno teremos franqueado toda a linha da 4.ª Secção até Queluz, o que representará no quatriennio de 1869 á 1872, 184 kilometros, vindo o andamento das linhas concluidas a ser representado por 46 kilometros por anno.

Temos actualmente o serviço montado em condições de poder produzir um resultado ainda superior, se não se apresentar algum tropeço na marcha administrativa ou financeira d'esta empreza.

QUANTIDADE DE OPERARIOS

No meu relatorio passado as relações de presentes accusavão em Fevereiro de 1871 pouco mais de 3,600 operarios.

Com o desenvolvimento dos trabalhos tem sido attrahidos muitos operarios estrangeiros (portuguezes em geral); e quantidade notavel de nacionaes tem-se apresentado á proporção que as obras se approximão dos lugares de sua residencia.

Nas relações de presentes de Fevereiro de 1872 figurão mais de 6,900 operarios de todas as classes á serviço da 3.ª divisão.

Este augmento de trabalhadores que se tem naturalmente operado na proporção do desenvolvimento dos serviços, faz desapparecer umas das difficuldades grandes com que contava quando tivessemos de dar notavel impulso ás obras da Estrada.

Para concluir em 3 1/2 annos as obras até a Lagôa Dourada na Linha do Centro, e até Guaratinguetá na 4.ª Secção basta que o numero de operarios actualmente presentes se eleve de mais 1,000 a 1,500, o que me não parece difficil.

PREÇO DO CUSTO DAS LINHAS CONCLUIDAS.

Como ja tinha previsto em meu relatorio anterior, os novos traçados de linha trouxerão grandes economias.

O orçamento do projecto primitivo, approvado pelo Governo, elevava-se a 5.600:000$000 para a 3.ª Secção (Entre-Rios ao Porto Novo) e 2.200:000$000 para a 4.ª (Barra do Piraiy á Barra Mansa).

Consta das notas especiaes d'este escriptorio que a parte da 3.ª Secção, de Entre-Rios á Porto Novo do Cunha, tem custado 4.300:000$000, incluindo as suas estações de Santa-Fé, Chiador, Sapucaia, Ouro Fino, Conceição e Porto Novo, o que representa por kilometro de linha completa 66:500$000.

As despezas totaes da 4.ª Secção (Barra do Pirâhy á Barra Mansa) incluindo as quatro Estações de Vargem Alegre, Pinheiros, Volta Redonda e Barra Mansa elevão-se á 1.315.000$000, o que representa por kilometro de linha completa pouco mais de 28:600$000, ou seja 172:000$000 por legua.

Este resultado assás lisongeiro provem em grande parte da facilidade dos terrenos por onde se desenvolve a estrada.

Além de Barra Mansa até a Cachoeira, teremos de encontrar em alguns pontos terrenos menos favoraveis, mas á vista das despezas realisadas até esta data e dos estudos feitos, creio que não erro assegurando que em toda a 4.ª Secção da Barra do Pirahy até a Cachoeira, o preço medio de estrada completa com estações ficará abaixo de 38:000$000 por kilometro, isto é pouco mais da metade dos orçamentos concernentes aos planos primitivos apresentados ao Governo em 1861.

QUANTIDADE DE TRABALHO EXECUTADO

As obras executadas durante o anno representão valores consideraveis

Na conclusão da 3.ª Secção e obras em andamento na Linha do Centro e 4.ª Secção.

Os movimentos de terras excedem a	1.400,000^{m3}
As excavações em pedra solta.....	32,000^{m3}
As excavações em pedreira.....	65,000^{m3}
As obras d'arte de toda a sorte medem mais de.....	31,000^{m3}
Os roçados e destocamentos excedem á.....	96,000^{m2}

DOS PROLONGAMENTOS DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

A lei n. 1953 de 17 de Julho de 1871, que abrio um credito especial de 20.000:000$000 para o prolongamento da Linha do Centro até a Lagoa Dourada e para o da 4.ª Secção até Guaratinguetá, não póde seguramente pretender que, com a execução d'estas porções de linha, para as quaes este credito é insufficiente, se achão completos os destinos da Estrada de ferro D. Pedro II.

LINHA DO CENTRO

Parar a Linha do Centro na Lagôa Dourada seria impossivel quando está no animo de todos que essa linha se destina á ligar a navegação franca do Alto S. Francisco com a capital.

Pelo traçado apresentado em nosso relatorio de 1870, esta linha deve além de S. Gonçalo da Ponte (até onde já existem reconhecimentos feitos por ordem do Governo Imperial) procurar as aguas do Rio das Velhas e desenvolver-se até Macaubas, donde, segundo as melhores informações, poderá organisar-se uma navegação regular até o Rio S. Francisco.

Sendo incompletos os estudos (de que tenho conhecimento) feitos no Rio das Velhas, não me é possivel assegurar o *quantum* será preciso despender para tornar a navegação franca e segura em todas as estações; mas segundo as opiniões de todos os engenheiros que se tem occupado da questão, as despezas á fazer para regularisar a navegação de Macaubas até Guaycuhy, serão sempre inferiores á construcção de uma via ferrea marginal.

Seria portanto muito conveniente, em quanto se estiver procedendo á estudos do traçado da linha ferrea até Macaubas, fazer no Rio das Velhas projectos detalhados para poder com segurança determinar as obras á effectuar para tornar a navegação segura e franca em todas as estações, e com pleno conhecimento da maior vantagem parar a via ferrea em Macaubas, ou conduzil-a ao ponto em que os trabalhos á effectuar no Rio das Velhas não demorem a solução do elevado problema de desencravar uma navegação interior já franca, a qual com os affluentes de S. Francisco póde ser estimada em mais de 350 leguas.

A ligação á Estrada de ferro D. Pedro II da bacia navegavel do Rio S. Francisco interessa directamente cinco Provincias do Imperio, e sob os pontos de vista commercial, politico e estrategico não apresenta outro projecto mais idgno de ser executado.

Com quanto esta direcção do tronco principal da Linha do Centro córte a actual Provincia de Minas-Geraes pelo centro, creio que seus interesses de viação não estão completamente satisfeitos.

Valles de proverbial fertilidade ou contendo já consideraveis nucleos de população ficão a muitas leguas para um e outro lado da direcção geral indicada.

Para satisfazer os interesses do commercio e da lavoura da Provincia de Minas-Geraes, creio indispensavel a construcção de trez grandes ramaes.

O primeiro, situado á Este do tronco principal, deve procurar o valle do Rio

Doce, atravessando a Serra das Vertentes adiante de Barbacena e seguindo as aguas do Piranga.

O segundo a Oeste, deve, partindo de S. João d'El-Rei, seguir as aguas do Rio das Mortes até Lavras no valle do Rio Grande, onde, segundo as melhores informações, começa uma navegação computada em 30 leguas. Este ramal continuado mais tarde será a linha mais completa e economica do Alto Paraná, e descendo este valle até onde mais convenha seguir o curso de um de seus affluentes da margem direita, constituirá a direcção do caminho mais central e seguro para unir a Provincia de Matto-Grosso á Capital do Imperio.

O terceiro ramal deve, abaixo da Lagoa Dourada, procurar pela Capella Nova o valle do Pará, e desenvolvendo-se até Pitangny, favorecer as culturas do valle d'este rio que na opinião de todos constitue um dos mais fertes senão o mais rico da Provincia de Minas.

As trez primeiras linhas, que acabo de indicar, são susceptiveis de grandes desenvolvimentos; á cada um d'elles quadra perfeitamente a subdivisão da Provincia em trez outras sob as denominações de Minas do Norte, do Centro e do Sul.

A simples inspecção da carta geographica de Minas, onde se póde verificar que os traçados indicados são todos divergentes a partir da Serra das Vertentes, dará idéa completa das vantagens da reunião dos valles do Rio Doce, S. Francisco e Paraná no litoral da Capital do Imperio.

Convem portanto encetar desde já os estudos do traçado em todas as direcções antes indicadas para não repetir os erros que a pressa da urgencia tem feito commetter em varios lugares.

Entendo que os estudos e traçado d'estas linhas devem ser feitos por conta do Governo, embora sua realisação possa ser commettida a empreiteiros.

Preparadas as cousas por este modo e com completo conhecimento dos factos, as concessões á fazer á emprezas particulares apresentarão bases solidas, e não teremos mais que notar (como poderia apontar muitos casos) previlegios com erros de direcção, e traçados absurdos e inexequiveis com zonas garantidas de 30 kilometros para cada lado de uma directriz imaginaria.

QUARTA SECÇÃO (PROLONGAMENTO)

A lavoura do Norte de S. Paulo estabelecida de Guaratinguetá até Jacareby tem seu desembocadouro natural descendo o curso do Rio Parahyba.

Os productos da agricultura e commercio d'estes logares demandão actual-

mente os portos do litoral em Ubatuba, Paraty, etc., atravessando a Serra do Mar pela falta absoluta de bons caminhos, seguindo as margens do Parahyba.

Privados d'esta viação, a mais natural e commoda, a não terem de procurar os portos antes indicados, os productos da lavoura serão obrigados, para encaminhar-se á estrada de ferro de Santos a Jundiahy, a atravessar tambem a serra que medeia entre as bacias do Parahyba e Tieté.

No intuito de favorecer talvez a estrada de ferro de S. Paulo, e sobretudo na esperança de fazer concorrer os productos da lavoura para o porto de Santos, a Assembléa Provincial Paulista fez a concessão da linha chamada do Norte, que da cidade de S. Paulo deve procurar o valle do Parahyba e por elle descer até a Cachoeira ou *onde terminar a 4.ª Secção da Estrada de ferro D. Pedro II.*

Estabelecido nas condições da concessão que esta estrada do Norte deve ser de bitola estreita, fica creada forçosamente uma baldeação no ponto de entroncamento, e admittindo que ella se faça em Guaratinguetá, toda a lavoura que ficar d'ahi para cima no valle do Parahyba, ficará onerada com mais essa despeza.

Mas isso ainda não é tudo.

Pelas bases da concessão da linha do Norte, as tarifas a cobrar serão sempre muito mais elevadas do que o serião se a estrada de ferro D Pedro II se prolongasse até Taubaté ou Jacarehy.

A estrada de ferro D. Pedro II póde sem sacrificio algum, cobrar pela arroba de café transportada de Jacarehy á Côrte nunca mais de 800 reis.

Com o estabelecimento da denominada linha do Norte é evidente que esse frete será sempre mais elevado.

Os productos da lavoura descerão sempre o Parahyba, pois não resta duvida alguma que quando o Alto valle d'este rio se ligue á estrada de ferro de Santos á Jundiahy, não convirá conduzir mercadorias atravez da serra que o separa do Tieté, para procurar o mercado de Santos seguramente inferior ao do Rio de Janeiro.

A differença de preços obtidos entre os dous mercados regula ordinariamente entre 300 a 400 réis por arroba de café.

Esta asserção é tão exacta que diariamente procurão o mercado do Rio varios carregamentos de café remettidos de Santos.

Adquirida pois a desmonstração de que a linha do Norte, se vier até Guaratinguetá não trará á lavoura e ao commercio as mesmas vantagens que lhes póde proporcionar a estrada de ferro D. Pedro II, e baseados na letra e espirito da lei provincial que marcou á linha do Norte como origem a Cachoeira ou o ponto onde *terminasse* a 4.ª Secção da estrada de ferro D. Pedro II, creio que con-

vem ao interesse do maior numero que a 4.ª Secção não termine antes de Taubate.

Estou ainda autorisado á assegurar que é esse o desejo de todos os lavradores á quem interessa a viação do valle do Parahybuna.

O orçamento da 4.ª Secção até Cachoeira, feito sob estudos á que procedeo a extincta companhia, elevava-se a 11.000:000$000. O novo traçado executado até Barra Mansa, e o que se está executando até Queluz, e os estudos feitos até Lorena, autorisão-me á assegurar que levaremos a 4.ª Secção até ahi por pouco mais da metade dos orçamentos originaes, isto é, além das conveniencias da lavoura em levar-se os trilhos da Estrada de ferro D. Pedro II até Taubaté, ha larga margem nos orçamentos que pela primitiva companhia forão apresentados ao Governo para realisar a 4.ª Secção.

EXPLORAÇÃO DOS VALLES DOS RIOS VERDE E SAPUCAHY

Os estudos do ramal do Rio Verde e Sapucahy estão em vigoroso andamento.

Este ramal, que interessa immediatamente dez grandes municipios do Sul de Minas e Norte de S. Paulo, parte da ponte a construir-se em Lavrinhas na 4.ª Secção, segue as aguas do Rio Jacú-Mirim, e contornando varias vertentes de outros ribeirões inferiores, ganha o alto do Passa-Quatro, na Serra da Mantiqueira, a 678m sobre as aguas do Parahybuna.

A partir deste ponto a linha principal não offerece difficuldade de escolhas pois é forçoso descer as aguas do Passa-Quatro e Rio Verde até sua confluencia com o Sapucahy.

A esta linha principal virão ligar-se com pequenos ramaes as famosas aguas mineraes do Baependy, Cambanha e Lambary.

Espero por todo o mez de Agosto apresentar planos completos do traçado deste ramal com informações sufficientes para ser ou executado por conta dos Governos Geral e Provincial, ou confiado á uma empreza com garantias de realisal-o, o que me parece mais conveniente.

Em todo o caso parece-me prudente não fazer concessão alguma á empreza-rios sem ter concluido os estudos que estão prestes á terminar.

DEPOSITO CENTRAL DE MATERIAES DA CONSTRUCÇÃO

A experiencia de trez annos tem demonstrado a conveniencia de ser organisado um deposito especial de materiaes concernentes ás obras novas de prolongamento.

Com a disposição actual um almoxarife geral e o acanhado espaço da Estação da Côrte, é impossivel fazer-se o serviço com a necessaria presteza.

Soffrem as obras com as delongas do processo de carregamento e remessas.

Para providenciar á esta difficuldade está pendente da approvação da directoria a compra da Ilha das Moças para onde se devem mudar os depositos de material da construcção.

Temos já a concessão da Illma. Camara Municipal para assentar os trilhos que devem unir este local com a linha da estrada de ferro.

A conveniencia de evitar os transportes em carroças, atravez da cidade, de todo o material e combustivel que importa annualmente a estrada de ferro D. Pedro II, falla tão alto que abstenho-me de fazer sobre este assumpto mais considerações.

Urge fazer-se a acquisição da Ilha e reunil-a á Estação da Corte.

PESSOAL DE ENGENHEIROS

Depois de trez annos de trabalhos temos conseguido organisar um pessoal de engenheiros nacionaes, cujos serviços são attestados pelos executados e seu preço de custo.

Os limites traçados no quadro de 1869 são na actualidade absolutamente insufficientes, e ainda serão mais restrictos se se dér ás obras todo o preciso desenvolvimento de que são susceptiveis.

Convem pois alargal-o para collocar comequidade muitos engenheiros nacionaes de provas feitas, os quaes na actualidade se achão em posição inferior á seu merecimento.

Cabe n'este logar significar com muito prazer a cooperação efficaz que me tem prestado o pessoal d'esta divisão e com especialidade os Srs. Engenheiros chefes de serviço.

Escriptorio Central, em 18 de Abril 1872.

Antonio Maria de Oliveira Bulhões,

Engenheiro em chefe.

N. 2

Estrada de ferro D. Pedro II

MAPPA DA DISTRIBUIÇÃO DO PESSOAL DA 2ª DIVISÃO

EMPREGOS	INSPECTORIA	MOVIMENTO	TELEGRAPHO	CONTADORIA	TRACÇÃO	OFFICINAS	LINHA	ESTAÇÕES																																									TOTAL
								CORTE	1ª CLASSE			2ª CLASSE			3ª CLASSE																			4ª CLASSE					PARADAS								
									BARÃO	ENTRE-RIOS	PORTO-NOVO	BELÉM	LIBERDADE	RAPUCAIA	ENGENHO-NOVO	CASCADURA	SAPOPEMBA	MARAMBOIA	QUEIMADOS	RODELO	SANT'ANNA	VASSOURAS	COMMERCIO	UPÃ	PARADITAS	CHIADOR	CONCEIÇÃO	ALMEIDA ALBUQUERQUE	PINHEIROS	VOLTA REDONDA	BARRA-MANSA	MACAÉS	MENDES	VERANGA	SANTA-FÉ	OURO FINO	S. CHRISTOVÃO	S. FRANCISCO XAVIER	MACHUCHO	TORRES DOS SANTOS	ENGENHO DE DENTRO	DEFLORAÇÃO	SEXTA DIVISÃO	PALMEIRAS	
Inspector-geral	1																																																1
Chefe do movimento		1																																															1
Chefe do telegrapho			1																																														1
Contador				1																																													1
Chefe de tracção					1																																												1
Chefe das officinas						1																																											1
Chefe da linha							1																																										1
Secretarios	1				1																																												1
Desenhistas (servindo um tambem como secretario)						2																																											2
Escripturarios	3			7		3	1																																										14
Encarregado de estatisticas					1																																												1
Armazenistas					1	1																																											2
Ajudantes				1		1																																											2
Agentes								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1												28
Ajudantes dos ditos								1	1	1	1	1																																				7
Fieis								3	1	1	1	1	1																																				8
Escripturarios de armazens e agencias								8																																									8
Conferentes								6			1		1	1																																			9
Conferentes telegraphistas												1			1	1	1	1		1		1	1	1	1	1		1	1	1		1									1	1	1	1				20
Bilheteiros								4																																									4
Chefes de trem		12																																															12
Conductores		11					5										1																																16
Machinistas					15																																												15
Foguistas					48	1																																											49
Mestres de linha							15																																										15
Telegraphistas			44																																														44
Praticantes	1	7		2	12	1	1	8	4	2	1		1							1		1									2				1		1	1	1	1							49
Auxiliares diversos, de engenharia, escriptorio, etc.				4	2	2	6																																									11
Continuo	1																																																1
Impressor de bilhetes				1																																													1
Administrador do combustivel					1																																												1
Mestres de officinas						7																																											7
Operarios diversos					67	222																																											289
Aprendizes					9	43																																											52
Bagageiros		12																																															12
Freis, ditos		4																																															4
Feitores diversos		1			2	1	118	2	1	1	1	1																																					128
Guardas de cancellas, freios, chaves, etc.		65			7	6	65	41	4	3	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	3	1		2				1			256
Trabalhadores		18			38	31	1.050	12	11	10	8	5	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	9	1	2	2	2	1				1					1	1.212
Encarregado do gaz na estação da Côrte								1																																									1
Somma	7	131	45	16	205	321	1.262	87	26	19	17	12	11	6	7	7	6	6	6	5	6	6	7	6	7	6	6	5	6	6	15	4	6	3	6	4	3	4	2	2	3	1	1	2	2.319				

Inspectoria do trafego, 18 de Abril de 1872.

Herculano V. Ferreira Penna, inspector geral.

N. 2

Estrada de ferro D. Pedro II

SEGUNDA DIVISÃO

TRACÇÃO

Quadro do serviço e do consumo das locomotivas, durante o anno de 1871

SERVIÇO DAS LOCOMOTIVAS POR SECÇÕES		MACHINAS EM SERVIÇO POR MEZ	NUMERO DE TREINS POR TRIMESTRE	KILOMETROS PERCORRIDOS PELAS MACHINAS	CONSUMO DAS MACHINAS POR KILOMETRO — COMBUSTIVEL — Coke (Kilogrammas)	Carvão de pedra (Kilogrammas)	LUBRIFICAÇÃO E LIMPEZA — Graxa (Kilogrammas)	Oleo (Litros)	Estopa (Kilogrammas)	WAGONS EM MOVIMENTO — NUMERO MEDIO — Por dia	Por trem	PERCURSO MEDIO
VIAJANTES — Suburbios	1º trimestre	4 a 7	1 266	17.870	11,043	1,306	0,038	0,027	0,011	113,3	8,1	13,1
	2º "	5 a 7	1.306	18.390	13,072	0,033	0,035	0,023	0,011	123,8	10,1	13,6
	3º "	5 a 8	1.316	18.574	12,539	2,155	0,045	0,033	0,015	116,7	8,9	13,8
	4º "	5 a 7	1.324	18 841	11,261	1,199	0,054	0,041	0,012	125,0	8,7	13,7
	Annual	4 a 8	5.242	73 675	12,879	1,323	0,043	0,031	0,014	120,9	8,8	13,7
	Primeira secção — 1º trimestre	6 a 10	215	16 036	12,309	.....	0,047	0,027	0,017	24,6	10,2	61,7
	2º "	7 a 10	216	15 834	12,820	.....	0,039	0,031	0,016	24,6	10,1	61,7
	3º "	7 a 8	219	17.213	12,555	.....	0,043	0,031	0,015	25,7	10,8	61,7
	4º "	6 a 13	268	18.009	11,967	.....	0,049	0,034	0,016	28,5	10,3	61,7
	Annual	6 a 13	906	66.692	12,413	.....	0,044	0,031	0,016	25,9	10,4	61,7
	Segunda secção — 1º trimestre	6 a 11	216	13 382	11,908	0,212	0,078	0,038	0,023	24,6	10,2	46,4
	2º "	6 a 7	216	11.912	17,516	0,083	0,092	0,035	0,013	24,1	10,1	46,0
	3º "	6 a 7	219	12.400	16,209	.....	0,079	0,027	0,010	25,6	10,8	46,1
	4º "	5 a 9	253	15.178	15,508	0,118	0,081	0,027	0,010	28,3	10,3	45,9
	Annual	5 a 11	901	52.872	16,058	0,118	0,082	0,032	0,017	25,7	10,4	46,2
	Terceira secção — 1º trimestre	6 a 10	214	19.388	8,729	.....	0,069	0,020	0,011	23,3	9,8	88,5
	2º "	6 a 8	213	19.264	9,042	.....	0,012	0,024	0,009	23,4	10,0	87,1
	3º "	6 a 8	213	19.712	10,371	.....	0,084	0,021	0,011	24,0	10,4	88,5
	4º "	6 a 7	213	19.931	9,828	.....	0,083	0,020	0,011	23,2	10,0	89,0
	Annual	6 a 10	855	78.395	9,612	.....	0,068	0,021	0,011	23,5	10,1	88,3
MIXTOS — Ramal de S. Paulo	1º trimestre	3 a 4	287	6.107	6,937	2,095	0,108	0,020	0,014	12,7	4,0	15,0
	2º "	2	366	9.134	4,379	4,707	0,070	0,027	0,013	25,5	6,3	21,0
	3º "	2 a 3	372	10.981	6,352	2,458	0,066	0,025	0,014	30,2	7,4	26,4
	4º "	3 a 4	371	18.522	4,991	4,049	0,077	0,021	0,008	42,9	10,6	15,9
	Annual	2 a 4	1.696	45.044	5,665	3,327	0,089	0,023	0,012	27,8	7,1	27,1
	Ramal do Porto Novo — 1º trimestre	4 a 7	376	12.075	6,320	2,919	0,045	0,019	0,010	31,6	8,2	31,2
	2º "	4 a 6	361	14.035	2,597	8,300	0,044	0,028	0,011	41,9	10,4	35,0
	3º "	3 a 8	380	21.011	5,889	5,862	0,067	0,020	0,009	35,3	8,7	62,7
	4º "	7 a 8	370	24.921	6,935	4,563	0,079	0,019	0,011	28,3	7,0	64,0
	Annual	3 a 8	1.490	72.045	5,135	5,411	0,059	0,021	0,010	35,1	8,6	45,7
CARGAS — Primeira secção	1º trimestre	8	655	53.701	7,008	9,130	0,050	0,030	0,010	127,9	17,5	61,7
	2º "	9 a 11	602	50 604	7,697	9,312	0,047	0,034	0,011	113,2	17,1	61,7
	3º "	7 a 8	632	52.077	9,031	8,034	0,052	0,038	0,011	123,8	18,0	61,2
	4º "	8 a 12	649	53.065	8,612	9,307	0,053	0,042	0,011	122,6	17,3	59,9
	Annual	7 a 12	2.538	209.157	8,091	8,046	0,051	0,036	0,011	121,9	17,5	61,1
	Segunda secção — 1º trimestre	6 a 11	693	36.870	12,285	11,250	0,066	0,036	0,010	103,6	14,1	45,6
	2º "	6 a 9	559	32.038	3,151	17,068	0,057	0,038	0,018	100,0	16,2	15,3
	3º "	5 a 8	584	33.784	6,699	13,986	0,056	0,037	0,016	103,9	16,3	46,0
	4º "	5 a 7	539	30.717	8,033	13,586	0,101	0,048	0,019	95,9	16,3	46,0
	Annual	5 a 11	2.375	134.409	7,617	14,122	0,070	0,040	0,016	102,1	15,7	45,7
	Terceira secção — 1º trimestre	7 a 10	359	34.791	5,389	7,195	0,053	0,023	0,009	60,4	15,1	86,8
	2º "	8 a 10	339	35.070	1,045	10,896	0,054	0,029	0,000	55,1	14,8	88,1
	3º "	8 a 10	367	38.379	3,126	10,402	0,067	0,020	0,010	58,8	14,4	87,4
	4º "	8 a 9	316	33.386	2,501	8,915	0,078	0,024	0,011	48,5	14,1	86,9
	Annual	6 a 10	1.381	141 628	3,165	9,359	0,063	0,021	0,010	55,7	14,6	87,3
LASTRO — Primeira secção	1º trimestre	4 a 8	110	5 640	9,063	12,159	0,071	0,057	0,029	13,9	11,4	31,6
	2º "	4 a 7	112	6.311	10,900	12,701	0,059	0,049	0,023	15,8	10,1	37,0
	3º "	4 a 5	115	6.804	12,728	13,677	0,083	0,071	0,024	17,7	11,2	38,7
	4º "	4 a 8	90	5.601	11,230	7,346	0,063	0,056	0,021	11,1	11,4	53,8
	Annual	4 a 8	157	24.395	10,930	10,720	0,069	0,058	0,024	14,1	11,8	40,3
	Segunda secção — 1º trimestre	1 a 3	80	5.067	0,759	13,272	0,076	0,043	0,023	1,2	1,7	66,0
	2º "	1 a 3	106	5.866	5,446	17,985	0,092	0,050	0,029	2,6	0,8	68,0
	3º "	1 a 2	76	5.013	8,727	14,110	0,100	0,038	0,027	5,3	1,0	77,1
	4º "	1 a 2	69	4 631	8,466	12,861	0,121	0,012	0,028	6,2	8,3	70,2
	Annual	1 a 3	331	20.777	7,349	14,557	0,099	0,013	0,027	5,8	6,5	70,5
	Terceira secção — 1º trimestre	1 a 2	8	976	3,893	1,105	0,040	0,022	0,025	0,4	2,0	99,0
	2º "	1 a 2	25	2.907	4,188	10,148	0,067	0,044	0,023	2,5	1,3	125,7
	3º "	2	4	350	11,428	11,428	0,020	0,019	0,005	0,1	1,0	87,5
	4º "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Annual	1 a 2	37	4 233	6,503	8,760	0,039	0,025	0,018	1,1	3,1	101,1
	Ramal de S. Paulo — 1º trimestre	1 a 2	83	7.531	7,671	6,890	0,098	0,031	0,017	9,7	10,5	66,7
	2º "	1 a 3	91	5.636	2,154	11,607	0,121	0,031	0,021	7,4	7,4	61,0
	3º "	1 a 2	83	5 909	2,950	8,418	0,128	0,055	0,024	6,8	7,6	71,5
	4º "	1	78	6.042	3,097	6,388	0,193	0,036	0,014	7,1	8,4	93,3
	Annual	1 a 3	335	26.161	3,793	8,277	0,113	0,039	0,019	7,7	8,5	73,2
	Ramal do Porto Novo — 1º trimestre	1 a 7	84	1 840	2,654	4,302	0,046	0,029	0,021	6,2	6,7	48,3
	2º "	1	106	5 971	0,335	8,629	0,042	0,024	0,015	6,2	5,3	70,9
	3º "	1	48	3.701	1,529	11,366	0,012	0,031	0,021	2,9	5,6	80,2
	4º "	1 a 2	74	7.078	2,316	9,394	0,019	0,026	0,014	6,7	2,7	81,6
	Annual	1 a 7	312	21 050	1,721	8,405	0,042	0,028	0,018	6,0	5,1	67,7
Ramal de Macacos	1º trimestre	5	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,1	1,8	8,5
	2º "	4 a 5	364	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,2	2,3	8,5
	3º "	7 a 8	368	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,2	3,0	8,5
	4º "	5 a 8	368	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,8	2,7	8,5
	Annual	4 a 8	1.460	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,1	2,4	8,5
TOTAL		27 a 32	16.580	971 363	7,091	0,914	0,013	0,002	0,014	376,4	12,8	48,3

Tracção, 12 de Março de 1872.

João Neri Ferreira, chefe de tracção.

N. 3

Estrada de ferro D. Pedro II

Demonstração do movimento e receitas das estações no 1º semestre de 1871

ESTAÇÕES	VIAJANTES					BAGAGENS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS				Desvio	Armazenagens	Telegrapho	Multas	TOTAL DOS PRODUCTOS
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	CAFÉ KILOGRAMMAS	DIVERSOS KILOGRAMMAS	TOTAL KILOGRAMMAS	PRODUCTO					
Côrte	27 935	6 433	103.729	188 097	185 8715270	352,442	18 8538050	991	2,5938750	23	6538000	.....	24.067,931	24 067,931	187 0518747	.....	1.7645130	1.3218300	208000	[illegible]
S. Christovão	4 536	40	13.391	17 967	4,6895580	2,301	2525360	53	128320	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 9415260
S. Francisco Xavier	18.015	13	40,206	23 204	5.4056780	5,012	1938160	39	108470	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18400	165700	.....	1 6278760
Riachuelo	5 197	46	4 300	9.543	2.5125620	380	1088730	18	48410	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.62[illegible]9740
Engenho-Novo	16.752	177	25 118	42.047	11.4915180	58,391	6515210	98	368440	.....	.....	42,971	205,724	248,695	5918460	.....	5400	495900	108000	12.8388590
Todos os Santos	6.681	62	14.015	20 738	6.1388120	9,121	1128700	37	128180	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 8978300
Cascadura	8.182	627	21.583	30 392	12.5785180	193,900	1.5038320	163	1058900	.....	.....	20,121	175,582	195,703	8698090	.....	145000	2059000	.....	14 0078690
Sapopemba	1 545	1 789	7.015	10 349	7 0948000	175,775	1.1105850	169	988520	.....	.....	34,366	895,257	933,623	1 7048360	.....	15640	318400	.....	11.1178070
Marambomba	738	782	5.817	7.369	11 3138400	15,954	5518760	213	2206990	.....	.....	185,849	1 217,518	1.403,367	7.8918570	.....	118200	978900	.....	18.9365120
Queimados	108	405	3 180	3 990	5 6005100	17,196	3218610	110	1895930	.....	.....	79,746	781,918	861,664	12.1638710	.....	78840	185900	.....	19.6518450
Belém	627	589	3 789	5 005	9.6705300	26,542	5308570	185	7508430	1	68000	338,587	443,680	782,167	8.5088920	.....	358340	965400	.....	19.0975960
Bifurcação	1	7	6	14	125600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125600
Macacos	171	109	1.178	1.458	2 9865300	13,966	2508410	7 143	1.9808450	.....	.....	119,050	87,623	207,573	1.8178500	.....	8100	685200	.....	13 0638660
Palmeiras	225	47	137	409	1 4375200	1,783	265500	6	198400	.....	.....	50	4,278	4,328	788180	.....	218200	148200	.....	1 6778400
Rodeio	177	303	1.986	2.466	4 1718000	17,101	3146680	3 759	7 7178080	.....	.....	540,034	269,149	809,483	13.8228070	.....	118300	428700	108000	21.1398680
Mendes	335	385	1.574	2 294	3 9778500	7,627	1598730	40	678450	.....	.....	370,250	21,165	395,385	8.8218290	.....	63600	748500	.....	13.1025110
Sant'Anna	573	418	1.811	2.802	5 4008000	13,880	1548090	62	1258010	.....	.....	1.111,918	57,298	1.172,216	29.3185410	.....	618390	835600	.....	35 9725620
Barra	2 397	1.114	10 827	14 258	30 5055800	43,043	2.0858510	1,137	3,1058370	10	758500	10 546,159	1 773,989	12.320,148	409.8528420	2 6318350	7758100	1055900	205000	559.1139950
Ypiranga	583	110	1.002	1 395	2.0618500	6,015	2308540	69	698500	.....	.....	87,986	213,400	300,686	5 2805160	.....	.....	339600	.....	5 6815660
Vassouras	1 191	190	2 162	4.143	9 8066100	16,987	7318100	89	1868810	.....	.....	881,741	82,739	964,480	27.0578270	.....	158000	1048700	105000	37 9968540
Desengano	1 211	685	3.018	1 917	4 1435100	27,150	9518140	128	3808920	6	818000	3,370,838	606,886	3.977,724	107.3035000	.....	838310	1198600	.....	153 1955040
Commercio	836	495	2 463	3 852	1 2395800	14,258	8908310	119	1118450	4	358000	3.547,668	233,455	3.751,123	107 0958010	3005000	558310	2088500	205000	120 7488410
Ubá	566	270	1.351	2 190	8 0725700	6,674	4908790	57	1195260	.....	.....	1.910,851	140,241	2.060,092	69.5858060	.....	578900	1178100	.....	69 4318210
Paraibuna	1.105	943	4.547	6.595	16 2968600	18,571	6668210	84	2738520	.....	.....	1.914,245	171,338	2.085,573	65 5808590	.....	368490	848100	205000	82 9118540
Entre-Rios	2 091	1 290	5 246	8 537	30 1588700	23,585	1 5478930	245	9658780	33	5048500	9,664,530	1 151,617	10.819,156	268.0895960	.....	303200	1 7158400	.....	295.7705270
Santa Fé	198	119	1 048	1 365	2 4065700	9,556	868700	37	1038980	.....	.....	301,561	255,191	556,452	41.6535190	.....	78490	648700	.....	14 1798190
Chiadar	633	530	3 376	4.539	13 7188800	38,837	1.7038930	177	5748610	.....	.....	4.575,186	164,063	4.739,249	138 4205550	.....	1978500	1738400	.....	151.3885810
Sapucaia	1.023	788	4 003	5 814	4 8795800	14,395	1.3928670	237	1 2818270	23	1298500	6.314,769	48,024	6.362,853	208 7438750	.....	528900	2158500	.....	237 0058017
Vargem Alegre	933	158	2 630	4.021	1 1315300	11,585	1.1018820	24	678300	1	68000	876,178	158,501	1.034,773	35.5698030	.....	238900	1008500	.....	15.0075760
Pinheiros	1 037	765	2 778	5.580	8 0508300	10,595	1.8008350	929	1.1728120	.....	.....	312,477	376,577	719,044	21 1848670	.....	138560	1318900	.....	10 6888350
Total	1.[illegible]80	20.521	263.409	435 510	1 [illegible]9175330	1 173,197	39.[illegible]8840	17.258	20.1078150	101	1.7838500	17.233,375	34 207,173	81.410,548	1 941.8348310	7.0348350	7.8178500	1.0108600	1108600	2 483.265$710

Rio de Janeiro, 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 4

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

Demonstração do movimento e receitas das estações no 2º semestre de 1871

ESTAÇÕES	VIAJANTES					BAGAGENS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS				Desvios	Armazenagens	Telegrapho	Multas	TOTAL DOS PRODUCTOS
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	KILOGRAM.	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	CAFÉ KILOGRAM.	DIVERSOS KILOGRAM.	TOTAL KILOGRAMMAS	PRODUCTO					
Corte	76 169	1 364	107 563	190.096	219:616$80	17,016	21 208$530	1.103	3.215$030	18	1.215$000	..	28.162,763	28.162,763	659 037$113	..	6335$410	1 891$000	508$000	904 749$817
S. Christovão	1 789	50	14,966	19.805	1.867$660	1,136	291$200	17	95$500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 173$160
S. Francisco Xavier	11 319	16	9 189	20.864	5 013$150	5,027	207$100	14	105$030	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	938$000	.....	6.255$930
Riachuelo	6 187	7	4 930	11.124	2 598$780	18,	116$[illegible]	75	58$320	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.113$850
Engenho-Novo	17 452	171	78,113	95.736	12,105$000	22 099	5864$100	102	765$100	.....	.....	6,097	315,212	321,309	8168$000	.....	.....	108$000	.....	13 919$110
Todos os Santos	6 048	16	16 187	22 856	6,861$800	1,347	754$910	37	118$580	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 734$310
Olinda	228	35	1 063	1.376	106$640	21	303$870	1	18$100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58$000	487$610
Cascadura	9,614	634	22 112	32,100	13.430$120	185 600	1 [illegible]$130	198	828$570	1	48$000	11,571	428,895	500,101	2 [illegible]$000	.....	38170	128$100	.....	17 [illegible]
Sapopemba	1 167	1,616	7 219	10 362	7 911$500	221,606	1,[illegible]$200	205	1761$000	.....	.....	10,657	1,270,473	1 311,030	9.315$470	.....	18200	218$100	.....	15,[illegible]
Maxambomba	878	708	6,064	7 650	10,513$000	65,471	1[illegible]$930	190	1168$110	2	208$000	118,976	1,034,198	1 173,176	11.360$840	.....	148600	1095$000	.....	27,801$300
Queimados	443	339	3 112	4 194	5 880$700	67,[illegible]	600$000	175	1668$090	1	15$000	111,771	9[illegible],963	1 095,229	15,239$570	.....	48100	468$000	109$000	27 013$350
Belmonte	699	152	4 361	5,513	10.187$100	58,705	820$150	75[illegible]	327$580	.....	.....	107,381	518,569	1 100,950	10,755$210	.....	8600	858$000	.....	22 850$270
Bifurcação	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maracanã	161	159	1 814	2 134	1.198$100	12,260	277$170	8,720	6,098$100	.....	.....	271,737	188,736	451,474	6 [illegible]$100	.....	8200	129$100	.....	16,716$670
Palmeiras	231	103	896	933	1 829$500	2 910	121$570	17	288$120	.....	.....	112	13,876	13,988	210$000	.....	108600	648$100	9$000	2 281$050
Rodeio	141	531	1,923	2 595	1,388$600	15,240	318$220	5 104	2,[illegible]$030	.....	.....	469,677	367,191	727,868	10,[illegible]	.....	8600	738$000	108$000	18 177$870
Mendes	169	316	1 718	2 533	1 [illegible]	2,067	164$810	27	678$570	1	4$500	403,239	430,833	834,931	9 [illegible]	.....	88960	1245$800	108$000	1 [illegible]
Sant'Anna	663	113	1,677	2 772	6 379$000	1,329	318$810	115	175$980	1	108$000	1 028,512	1 170,750	1 199,262	28,218$040	.....	378560	658$000	.....	8 [illegible]
Barra	2 667	1 185	8 207	12 059	76,170$000	5,885	1 788$780	311	9918$500	16	203$000	6 [illegible],111	1,671,950	8 313,491	207 321$100	1 [illegible]$000	1028$100	639$000	208$000	738 [illegible]
Ygoranga	304	207	1 156	1 274	2,953$800	7,2[illegible]	2[illegible]$910	157	1105$000	.....	.....	175,171	317,077	163,393	5,153$820	.....	.....	268$710	.....	8 [illegible]
Vaccarias	1.116	156	2 608	1 880	10,[illegible]$100	17,[illegible]	717$200	60	838$220	3	318$000	812,331	101,386	936,720	25 [illegible]	.....	418$780	1509$000	.....	36 [illegible]
Desengano	1 518	141	2 977	3,241	16 171,900	29,391	1,[illegible]$010	177	3168$190	1	248$000	2 791,500	109,963	3,[illegible]	92,521$800	.....	358$410	1148$100	.....	110 [illegible]
Commercio	1.061	571	2 356	3,918	11 748$000	17,339	804$[illegible]	149	1895$900	1	[illegible]$000	2 410,766	289,917	3 100,683	87 [illegible]	400$000	378$560	1788$100	8,8000	101 [illegible]
Ubá	631	230	1 205	2 056	5 [illegible]	5,871	263$910	60	1008$110	.....	.....	1 741,553	195,719	2 177,272	61 [illegible]	.....	138$000	1035$200	.....	67 [illegible]
Parahyba	1 017	958	1 614	3 589	15,892$000	18,[illegible]	718$840	68	185$300	1	248$000	1 711,568	1 402,665	2 111,133	62 [illegible]	.....	308$920	1038$000	208$000	79 [illegible]
Entre-Rios	2 303	1 [illegible]	8 024	11,[illegible]	78,81[illegible]	26,984	2 [illegible]$110	139	1 [illegible]	26	389$640	6 151,372	1 563,052	7 211,171	235 [illegible]	.....	288$700	1148$200	208$000	277 [illegible]
Santa-Fé	149	117	1 552	1,558	2 [illegible]	[illegible],367	153$600	101	1395$180	.....	.....	325,644	178,192	4[illegible],106	12 [illegible]	.....	58641	228$200	.....	15 [illegible]
Chiador	678	588	2 145	3,363	11,295$200	47 005	2,115$750	177	1 [illegible]$730	2	63$100	2 [illegible],520	132,980	3 167,500	105 [illegible]	.....	503$011	798$200	.....	121 [illegible]
Capacaia	954	633	1 017	2 606	11 901$000	1,[illegible]	830$100	207	1668$740	30	1678$000	3,199,868	160,502	3 360,368	131 [illegible]	.....	348$00	1578$000	250$000	118 [illegible]
Ouro Fino	113	15	121	899	1,186$900	1,065	270$970	56	88$800	.....	.....	11,711	61,035	105,746	2 [illegible]	.....	.....	.....	.....	1,[illegible]
Conceição	209	114	1 285	1 638	5,398$700	1,587	2[illegible]$100	65	1105$100	10	398$500	587,290	79,720	667,210	28,[illegible]	.....	78600	518$800	.....	62 [illegible]
Porto Novo	1 171	918	3 875	6,104	26 [illegible]	19,[illegible]	1,88[illegible]	718	1,1335$60	1	98$500	1 [illegible],012	81,741	4 807,256	213 [illegible]	.....	215$200	207$600	208$000	273 [illegible]
Vargem Alegre	529	751	1 360	2,110	5,6[illegible]$900	5,425	1065$070	37	1118$700	.....	.....	917,878	131,143	1 013,021	33 [illegible]	.....	178$980	558$000	108$000	39 [illegible]
Pinheiros	1 264	1 004	3 [illegible]	5,532	15,[illegible]$000	14,371	1,576$910	1,632	2 [illegible]$910	1	78$000	684 418	199,303	1 184,251	36 [illegible]	.....	2914$700	2318$500	850$000	70,[illegible]
Volta Redonda	125	171	993	1 591	3,318$000	2 890	2165$[illegible]	29	635$[illegible]	.....	.....	233,956	59,187	293,143	9 [illegible]	.....	8100	378$000	.....	13 [illegible]
Barra Mansa	1.640	1 181	3,610	6,131	21,751$000	17,805	7 038$660	2,631	4,101$200	1	32$000	3,315,189	791,691	4,136,820	162,836$360	.....	2125$140	8098$000	218$000	194 [illegible]
Total no 2º semestre	157 379	22 830	257,851	187 960	356,018$120	1,297,119	50,116$800	21,017	25,529$400	151	2 101$180	12,521,581	11,759,972	24 181,553	2,307 378$170	1,398$000	1 702$250	5,608$140	353$000	3,9[illegible] 218$660
Total no 1º semestre	151 550	20,471	263,109	135,510	109,947$530	1,173,197	89,858$840	17 268	20,407$190	101	1 783$500	17 233,375	36,207,173	81,440,548	1,311 839$310	2 938$350	2,847$500	4 010$600	110$000	2,483 765$110
Total no anno	308 859	43,351	521,960	303 470	1,065,965$650	2 470,616	140 [illegible]$640	38,275	45 936$590	251	4 885$030	29 757,956	75,967,145	165,925,101	4,210,217$160	1 332$350	4,630$810	9,608$710	163$000	6,131 [illegible]
No anno de 1870	212 439	121,721	451 230	791,126	831,985$130	2 059,177	129 [illegible]$810	28 584	36 020$180	200	2,755$100	45 698,410	65,759,445	151 157,855	3,492,655$115	5 603$080	3 310$330	7,099$850	316$000	4,119 010$565
Differenças em 1871 para mais	96,120	.....	97,000	112 044	194,010$520	381,139	21 [illegible]$830	.....	9,916$110	19	1 [illegible]$580	1,259,516	10,207,700	14,167,216	756,575$335	.....	1 290$510	2,403$860	87$000	2[illegible]
Differenças em 1871 para menos	.....	51,376	.....	.....	.....	.....	.....	309	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,270 510				

Rio de Janeiro, 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 5

Estrada de ferro D. Pedro II

Demonstração mensal das receitas no anno de 1871

MEZES	PASSAGENS					BAGAGENS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS				Desvio	Armazenagens	Telegrapho	Multas	TOTAL GERAL
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	TOTAL	PRODUCTO	KILOGRAM.	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	CAFÉ KILOGRAM.	DIVERSOS KILOGRAM.	TOTAL	PRODUCTO					
Janeiro	30.478	3.289	46.060	79.827	78.911$370	717,393	6.865$130	3.329	3.703$290	3	59$000	8.032,064	5.581,894	13.613,958	316.753$796	1.518$200	712$670	569$800	.....	409.156$186
Fevereiro	24.634	3.256	43.555	71.445	77.575$800	120,413	6.238$900	3.096	3.528$760	32	460$000	9.585,182	5.716,652	15.301,834	368.453$605	1.148$100	335$640	522$000	10$000	457.385$105
Março	24.744	3.125	44.974	73.143	75.340$240	208,100	6.528$300	2.353	3.003$380	49	300$000	10.647,913	6.126,004	16.773,917	440.493$859	706$000	400$210	623$000	40$000	496.590$589
Abril	22.038	3.346	42.162	67.546	77.563$300	171,544	6.364$480	2.843	3.675$000	6	93$000	5.667,617	5.352,813	11.020,430	255.968$617	616$000	673$970	713$600	20$000	345.085$967
Maio	26.095	3.467	42.540	72.141	80.006$890	181,260	6.562$320	3.278	3.731$050	12	289$500	7.446,649	6.180,472	13.627,114	324.619$745	363$880	338$100	804$400	20$000	446.736$115
Junho	23.661	3.738	44.009	71.408	80.210$800	204,489	7.295$410	2.359	2.765$780	29	581$500	5.853,057	5.250,138	11.103,795	285.553$688	221$670	298$700	756$000	20$000	357.711$448
TOTAL NO 1º SEMESTRE	151.580	20.521	263.409	435.510	469.947$330	1.173,197	39.855$340	17.258	20.407$120	101	1.783$500	47.233,375	34.207,173	81.440,548	1.941.639$310	2.931$350	2.847$590	4.040$600	110$000	2.483.765$710
Julho	30.260	3.199	45.171	79.230	84.296$740	203,725	7.592$350	3.503	3.435$110	17	143$500	7.014,592	6.280,603	13.295,195	318.570$670	452$000	259$180	972$900	20$000	415.577$750
Agosto	28.271	3.917	48.070	75.258	90.404$440	217,257	8.339$950	3,904	4.029$360	48	467$800	9.322,169	7.185,636	16.507,805	452.589$980	89$000	262$260	947$240	80$000	557.210$030
Setembro	27.257	3.318	44.083	76.658	89.495$300	210,593	7.923$820	3.514	4.268$840	21	308$500	8.725,387	7.538,667	16.264,054	454.260$880	446$000	354$580	1.234$400	20$000	558.012$300
Outubro	22.765	3.046	47.803	74.216	89.143$720	211,356	7.894$150	3.087	4.010$510	24	428$500	7.297,856	6.914,930	14.212,786	442.209$500	509$000	186$250	850$300	55$000	515.416$930
Novembro	25.790	3.610	47.752	77.182	92.987$050	211,826	8.240$360	3,266	4.523$040	21	390$000	6.372,204	7.224,910	13.597,114	384.080$190	104$000	401$200	891$500	60$000	494.476$810
Dezembro	27.941	4.308	53.767	86.016	103.790$900	242,662	10.526$270	4,319	5.092$540	10	460$000	3.932,373	6.695,195	10.607,569	285.608$870	98$000	538$480	968$800	40$000	413.223$910
TOTAL NO 2º SEMESTRE	157.279	22.830	287.451	467.960	556.048$120	1.297,419	50.116$900	21.017	25.359$400	153	2.404$800	42.784,581	41.759,972	84.481,553	2.307.378$170	1.398$000	1.702$250	5.868$140	353$000	2.951.218$660
TOTAL NO ANNO	308.859	43.351	551.260	903.470	1.025.995$450	2.470,616	90.302$640	38.275	45.936$520	254	4.187$950	89.957,956	75.967,145	165.925,101	4.249.217$780	4.332$350	4.639$840	9.908$740	463$000	5.434.984$370

Rio de Janeiro, 10 de Abril de 1872

O contador do trafego, *Antonio José Trench*

N. 6

Estrada de ferro D. Pedro II

SEGUNDA DIVISÃO

Movimento e producto de viajantes por secções no anno de 1871

PROCEDENCIA		DESTINO: PRIMEIRA SECÇÃO		SEGUNDA SECÇÃO		TERCEIRA SECÇÃO		RAMAL DE MACAÉOS		RAMAL DO PORTO NOVO		RAMAL DE S. PAULO		TOTAL GERAL	
		NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO
1º SEMESTRE	Da primeira secção	133.117	131 860$530	8 410	29.051$100	9 747	53 [illegible]$000	1 309	7 693$000	3 308	25 770$600	3 649	18 439$000	159 513	265.675$530
	Da segunda secção	8,990	11 971$600	6 679	8 058$300	3,013	4 716$400	108	227$300	654	2 311$200	4 341	3.703$100	22 959	31 [illegible]$900
	Da terceira secção	10,723	62 834$900	1 280	1.096$700	13,700	11.026$100	19	72$600	1,157	6,914$500	350	1 103$400	31 929	80,048$500
	Ramal de Macaéos	1 354	2 727$700	72	144$600	17	69$300	.....	.....	2	198$000	12	39$200	1.158	2,996$300
	Ramal do Porto Novo	3.807	22 081$600	515	2.771$900	1 587	6.979$700	1	9$300	2 651	1 908$100	154	361$300	41 718	14 [illegible]$000
	Ramal de S. Paulo	1.331	22.288$100	3.103	2.089$000	293	708$400	9	23$900	141	884$900	414	303$200	8 601	27 191$001
	Total	161 828	240 711$230	21 327	43 318$700	10 803	80 479$001	1.506	3,056$900	40 906	37 847$100	9.020	24 536$100	135 510	409 917$330
2º SEMESTRE	Da primeira secção	143 414	140 465$120	7 272	25.256$400	10 711	61 279$700	1.903	3 691$000	3,633	29.807$200	6 175	25,037$400	312 308	293 196$720
	Da segunda secção	7 118	26 771$600	5 541	3 316$400	3.317	5 633$000	290	576$700	400	2.181$600	3,806	5,025$400	20.372	43 [illegible]$300
	Da terceira secção	11.832	68,661$000	2 086	1 879$800	45 445	14 991$600	61	230$200	6,784	10,380$000	853	2 629$200	96.569	101 750$300
	Ramal de Macaéos	1 773	3 402$200	260	500$800	57	200$300	17	108$000	4	25$800	17	59$100	2 134	4 [illegible]$101
	Ramal do Porto Novo	4 474	17 667$600	567	1.841$200	5,781	10.130$300	6	339$600	8 732	8 587$400	273	4 [illegible]$500	19.628	40 189$000
	Ramal de S. Paulo	7.069	25.061$500	3 601	4 761$800	4 153	3,970$900	32	121$000	296	1 970$000	3.779	3 556$200	18 933	47 391$400
	Total	175 780	115 031$120	20.139	40 501$100	76 461	96 388$800	2.317	4 617$100	18 439	53 265$200	11 851	16 247$300	461 960	530 018$120
	Total no anno	737,698	595 745$550	41.466	83,851$800	57 357	176.867$800	3,823	7 633$300	29.345	91,107$300	23.871	70,783$700	903 170	1 027,989$450

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 7

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

Movimento de viajantes entre as estações dos suburbios no anno de 1871

MEZES	CORTE				S. CHRISTOVÃO				S. FRANCISCO XAVIER			
	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1º semestre — Janeiro	15.964	14.860	30.824	7.4975550	805	2.124	2.929	5448320	2.595	1.733	4.438	9055200
Fevereiro	14 131	13.065	21.196	6.1065020	749	1.944	2.693	4905560	2.299	1.625	3.924	8548340
Março	11.619	14.048	25.757	6.7665020	541	1.941	2.482	4185400	2.466	1.764	4.230	9048380
Abril	9.555	11.281	20.836	5.6125560	605	1.825	2.430	4155300	1.797	1.640	3.437	7135020
Maio	12 668	11 583	24.251	7.2865140	866	1.758	2.624	5088580	2.150	1.690	3.840	8315800
Junho	9 115	12 049	21 164	6.1009950	906	2.039	2.945	5545520	1 749	1.485	3 234	6778040
Total no 1º semestre	69.912	76.886	146.798	38.8305070	4.475	11.628	16.103	2 9895080	13.005	9.937	22.943	1.3548280
2º semestre — Julho	15.835	13.041	28.876	8.5035610	895	2.029	2.924	5765520	1.957	1.489	3.466	7085800
Agosto	8.861	13.179	21.990	6 1315380	736	2.236	2.972	5790000	1.851	1.457	3.291	7015100
Setembro	12.947	11.947	24.894	7.8505410	821	2.039	2.860	5768500	1.870	1.435	3.305	7055180
Outubro	8.614	12.740	21.354	5.9925140	675	2.226	2.901	4725100	1.761	1.558	3.319	6695140
Novembro	10.106	12.858	22.964	6.0725010	721	2.208	2.929	5325000	1.951	1.610	3.561	7165010
Dezembro	10.412	14.457	24.844	7.2185980	846	2.433	3.279	6195460	1.901	1.649	3.553	7415540
Total no 2º semestre	67.075	78.117	145.402	17.7655760	4.697	13.241	17.938	3.3985840	11.323	9.198	20.521	4.3735520
Total no anno	136.987	155.003	291.990	81 5805850	9 172	24.869	34.041	6.2785940	24.329	19 135	43 464	9.2268900
No anno de 1870	137 075	122 405	259 480	77 9598090	8.243	19 666	28.409	5.4515560	28.851	19.387	48.238	10 2068950
Differença em 1871 para mais	.....	32.598	32.510	3.6268160	929	5.203	5.632	8718350	.....	.....	.....	.....
idem idem para menos	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4.522	252	4.774	9305020

MEZES	RIACHUELO				ENGENHO-NOVO				TODOS OS SANTOS			
	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1º semestre — Janeiro	891	781	1.672	4125500	2.960	3.979	6.959	1.8578700	1.122	2.549	3 671	1.1314180
Fevereiro	765	662	1.424	3558440	2.770	3.695	6.445	1.7052270	1.400	2.091	3.254	9885340
Março	957	740	1 697	4195410	2.736	4.193	6.929	1.8052300	936	2.177	3.113	9195080
Abril	891	585	1 476	3535020	2.655	4.307	6.959	1.8018400	1.020	2.185	3.205	9385600
Maio	857	705	1.562	3925120	2.654	4.160	6.814	1.7765880	913	2.452	3.365	9695110
Junho	940	595	1.535	3985500	3.099	4.552	7.651	4.0905400	1.203	2.707	3.905	1.1414680
Total no 1º semestre	5 190	4.255	9.415	2.3725220	16.831	24.856	41.687	10 9285980	6.084	13.826	20.510	6.0895020
2º semestre — Julho	695	789	1.681	1258700	2.849	4 403	7.252	1.8695380	1.113	2.894	4.007	1 1114420
Agosto	1.020	801	1.857	4685700	2.740	4.551	7.291	1.8725880	1.028	2.681	3 709	1.0125660
Setembro	1.081	678	1.759	1525300	2.675	4.582	7.257	1.8618600	883	2.504	3.391	9525980
Outubro	1 102	821	2.023	5708180	2.774	4.620	7.394	1.8985400	1.034	2.731	3.765	1.0485210
Novembro	1.109	818	1 927	4958410	3.134	4.791	7.957	2.0665380	1.131	2.879	3.010	1.0685500
Dezembro	1 189	899	2.088	5595210	3.398	5.109	8.507	2.2105650	1 132	2.943	4.076	1.1115160
Total no 2º semestre	6.493	4.812	11.335	2.8838180	17.549	28 109	45.611	11.8075720	6.625	15.933	22.558	6.5165000
Total no anno	11.683	9.097	20.780	5.2568000	34.533	52.965	87.298	22 7385700	13.309	29.759	43 068	12.6085020
No anno de 1870	9.986	6.997	16.983	4.6178540	36.431	46.364	82.795	21.9218180	11.376	22.178	36 503	11.0608180
Differença em 1871 para mais	1 697	2.100	3.797	6188460	.....	6.601	4.503	8115920	.....	7.581	6.565	1.5485140
idem idem para menos	.....	.....	.....	.....	2.098	.....	.....	.....	1.016	.....	.....	.....

MEZES	OFFICINAS				CASCADURA				TOTAL GERAL			
	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	1ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO
1º semestre — Janeiro	.....	.....	.....	.....	1.709	3.536	5.245	7.0195050	26 299	29.702	55 861	14.3968770
Fevereiro	.....	.....	.....	.....	1.458	3.555	5.013	1.9195200	20.305	26.629	46 934	12 4725100
Março	.....	.....	.....	.....	1.419	3.517	4.936	1.8475250	20.754	28.189	49.043	12 6145110
Abril	.....	.....	.....	.....	1 216	3.330	4 550	1.7335080	17.530	25.010	42.540	11.5015100
Maio	.....	.....	.....	.....	1.154	3.409	4.563	1.8065900	21 592	25.723	47.315	13 6135100
Junho	.....	.....	.....	.....	1.630	3.523	5.153	2 1525370	14.835	27.412	42.258	13 0565700
Total no 1º semestre	.....	.....	.....	.....	9.188	20.719	29.907	11 4685250	49.286	162.121	237 173	77.1195630
2º semestre — Julho	.....	.....	.....	.....	1.712	3.580	5 292	2 0985210	20.333	28.653	48.986	13.1525340
Agosto	.....	.....	.....	.....	1.605	3.506	5.111	2.0095140	17.901	23.310	40.271	12.5335940
Setembro	.....	.....	.....	.....	1.681	3.119	4.785	1.9115010	21.604	26.394	47.998	14.2135000
Outubro	.....	.....	.....	.....	1.510	3.110	4 930	1.9525900	17.574	24 245	41.777	13.0575090
Novembro	88	100	188	1465050	1.671	3.114	4.785	2.0225050	20 222	25 409	45.631	14 0965650
Dezembro	174	647	821	2478150	1.916	3.915	5.801	2.3925250	21 302	31.777	53.079	15 1375900
Total no 2º semestre	262	1.047	1.309	3935140	10.174	21.140	31.314	12 3795690	121 154	171.088	292.242	84.0135290
Total no anno	262	1.047	1.309	3935140	19.362	41.859	61 221	24 0145890	219.437	333.201	552.591	162.1305920
No anno de 1870	262	1.047	1.309	3935140	21.058	37.044	58.072	24.3158100	256 132	274 041	530 173	155.5958770
Differença em 1871 para mais	.....	.....	.....	.....	.....	4.815	3.149	2275100	1.066	59.793	58.727	6 5347150
idem idem para menos	.....	.....	.....	.....	1.696	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Estão incluidas no movimento geral as passagens seguintes:

NO 1º SEMESTRE

Por assignaturas de 1ª classe	19 072	na importancia de...	7.846$500
Idem de 3ª dita	7.005	idem	810$300
De ida e volta entre Côrte, S. Christovão e S. Francisco Xavier, de 1ª dita	3.350	idem	1 675$000
Em trem especial da Côrte a Cascadura			1685$000
Somma			5.4925550

NO 2º SEMESTRE

Por assignaturas de 1ª classe	1 674	na importancia de...	1.288$500
Idem de 3ª dita	1.462	idem	146$100
De ida e volta entre Côrte, S. Christovão e S. Francisco Xavier, de 1ª dita	10.884	idem	5.442$000
Em trem especial da Côrte a Riachuelo			100$000
			6.9805600

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 8

Estrada de ferro D. Pedro II

ESTATISTICA DOS TRANSPORTES DE BAGAGENS NO ANNO DE 1871

PROCEDENCIA	TARIFA ESPECIAL		AVES			OVOS, FRUCTAS, VERDURAS, ETC.			DIVERSOS			TOTAL		
	VOLUMES	PRODUCTO	VOLUMES	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	VOLUMES	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	VOLUMES	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	VOLUMES	KILOGRAMMAS	PRODUCTO
Côrte	48.364	1 836$800	1.[illegible]	1 734	648$000	1.038	20.[illegible]	3.518$180	34 143	641.367	32.[illegible]118$000	84 301	669 688	43 1518$180
S. Christovão	1 586	438$600	16	65	18$100	6	131	18200	226	5 211	835$600	1.634	5 [illegible]	1.268$500
S. Francisco	3 068	306$200	1	30	8$200	263	8 106	509$670	03	1.903	308$180	3.391	10 039	1.206$810
Itaohuelo	2 120	212$000				13	385	105$380	2	160	25100	2.135	565	1.318$180
Eugenho-Novo	9 201	916$100	70	638	58$160	202	22 038	1.175$180	1 691	31.817	1.958$270	11 693	74 193	4.210$810
Porto dos Santos	1 012	101$200	21	61	5$100	334	10 250	818$000	17	143	98$110	7 121	10.763	1.075$610
Cillemos	280	28$000							7	321	118$820	287	321	39$820
Cascadura	13 139	1.313$900	1 164	22 160	1.538$540	2 701	293 131	9.139$900	955	31.211	4.528$720	22.950	340 505	2.803$520
Sapopemba			1.186	138 613	1.025$080	1 333	16 337	163$950	5.712	212 500	2.101$070	11.231	397.150	2.687$050
Maxambomba			849	12.263	1.183$210	3.393	61.538	414$530	1.608	37.511	221$520	5 850	111.315	1.9.05$290
Queimados			1.023	22 211	1.508$530	2 121	52.835	337$110	1 094	21 123	514$000	4.238	99.892	1 031$610
Belém			1.010	30 331	223$500	605	13 883	138$830	1 561	33 233	1 003$320	3.176	77 447	1.359$100
Maracó			103	5.124	655$350	521	15 956	170$950	271	5.817	247$030	994	26.220	1033$230
Palmeiras			13	134	38$30	30	864	10$380	101	3 695	193$960	234	4 129	208$070
Rodeio			196	3.611	605$612	254	6 963	69$351	821	22.824	522$931	1.322	32.131	1.527$900
Mendes			131	1.850	338$230	156	4 206	364$018	370	7.538	254$156	637	13.594	321$610
Saul'Anna			312	7.562	120$400	273	6.155	107$840	742	15 241	691$600	1 327	29.268	920$900
Barra			1 193	24.964	118$800	504	11 010	112$430	3.003	47 057	3.312$660	4.696	98.931	3.873$890
Ypiranga			122	2.023	53$210	122	2.725	53$600	345	8 506	485$590	594	13.254	596$180
Vassouras			135	1 838	016$200	302	5.224	114$80	1 320	27 095	1.354$950	1.762	34 156	1.531$300
Desengano			1 475	25 189	603$540	212	3 284	628$830	1.307	37.928	1.611$730	3.594	66.354	2.181$100
Commercio			236	4 290	101$070	270	5.026	97$920	1 241	22.281	1.185$190	1 750	34 597	1.084$330
Uba			208	2.603	118$700	87	1.441	32$720	434	8 531	695$140	729	12 515	854$000
Paraibuna			641	9.016	135$840	35	420	21$320	1.314	24.722	920$560	2.060	34.158	1.329$920
Entre-Rios			511	2 590	312$780	251	4 330	134$510	2.007	38.618	3.180$150	2.832	50.566	3 959$050
Santa-Fé			311	2 416	60$110	16	313	114$120	177	3.659	408$800	307	6 448	240$360
Chiador			3 214	62 056	2 860$120	11	973	168$270	671	12.815	1.034$210	3.929	80.844	3.903$620
Sapucaia			203	3.602	173$150	81	1.654	62$550	1.118	21 560	1.087$070	1.402	20.816	2.223$070
Dom Pedro			4	90	18$50				77	3 975	225$100	81	4 065	243$150
Conceição			33	817	308$900	3	52	18$30	140	3 213	190$530	176	4 532	223$360
Porto Novo			298	8001	389$010	29	612	358$000	532	10.695	1.432$550	889	19.308	1.550$560
Vargem Alegre			157	3 201	86$508	15	503	185$081	635	13.095	1.405$208	829	17.402	1.540$800
Pinheiros			172	2.869	115$240	11	230	28$700	1 261	27 223	3.931$950	1 456	31 312	3.377$890
Volta Redonda			44	503	26$100	44	221	28$410	140	2 103	184$030	168	2.820	218$520
Barra-Mansa			279	4.630	183$130	44	806	32$470	605	12.429	1.823$060	818	17.865	2.038$660
Total	52.622	5.102$200	18.281	114.612	7 138$256	20.835	607 233	1 063 296	67 275	1.448.771	20 018$343	191 024	2 170 616	40.302$610

Rio de Janeiro, 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 9

Estrada de ferro D. Pedro II

SEGUNDA DIVISÃO

Movimento e producto dos transportes de bagagens no anno de 1871

	PROCEDENCIA	DESTINO												TOTAL GERAL	
		PRIMEIRA SECÇÃO		SEGUNDA SECÇÃO		TERCEIRA SECÇÃO		RAMAL DE MACACOS		RAMAL DO PORTO NOVO		RAMAL DE S. PAULO			
		KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO
1º SEMESTRE	Da primeira secção	736.498	10 218$130	48 000	3.261$900	48.378	6 472$430	9.012	384$190	12 063	2.000$[illegible]0	16.793	2.216$180	871.197	24.559$680
	Da segunda secção	51 810	2.363$300	27 219	206$480	10.415	237$890	114	11$650	1.313	129$820	7 332	158$410	93.533	3 107$560
	Da terceira secção	53.702	4 475$190	7.449	198$040	35 460	582$610	.....	.....	13.255	173$700	993	66$780	110.535	5.790$320
	Ramal de Macacos	13.663	214$490	290	6$050	10	270	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 966	220$810
	Ramal do Porto Novo	41.009	2 777$710	554	60$420	9.007	253$830	110	890	1.383	60$960	828	110$660	55.791	3.273$500
	Ramal de S. Paulo	22.205	2 570$420	2 567	59$980	934	155$840	.....	.....	1.381	175$740	1.093	73$200	28.180	2.905$180
	TOTAL	919.510	22.619$240	80.749	3 801$870	104.208	7 622$870	9.166	396$660	32.495	2.540$770	27.040	2 571$130	1.173 197	39.855$840
2º SEMESTRE	Da primeira secção	759 698	11..585$440	14 190	7 503$910	69.556	8 212$870	12.980	478$120	17.748	2.967$510	38.502	4.976$860	935 773	36.997$010
	Da segunda secção	43 224	1 949$110	12 696	187$320	8.969	211$000	1.678	46$580	2 002	298$770	6.901	262$980	85 420	2.877$820
	Da terceira secção	66.173	1 954$830	6.304	190$140	16 657	825$710	90	88$900	11 118	510$860	2.448	167$190	133 000	6.037$630
	Ramal de Macacos	14.845	250$330	370	16$340	10	101	.....	.....	.....	.....	35	5$350	12.960	272$420
	Ramal do Porto Novo	55 284	3 748$090	896	177$350	18 014	859$150	40	28$410	13.374	316$900	1.984	350$830	89.597	5.481$730
	Ramal de S. Paulo	27.127	3.364$410	1.819	170$320	3 005	257$170	104	78$240	1 963	317$530	4 266	420$520	41.284	1.537$190
	TOTAL	961.651	25 817$210	74.284	3.194$680	116.211	10 368$360	14.812	543$250	46.205	4 341$570	54 296	5.883$730	1.297 419	50.146$800
	Total no anno	1.880.961	48 436$750	155 033	7.996$550	250.419	17.989$230	24.308	939$910	78.630	7 182$340	81.265	8 457$860	2.470.616	90.307$640

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 10

Estrada de ferro D. Pedro II

Estatistica das mercadorias transportadas da estação da Côrte para as demais no anno de 1871

DESTINO	DINHEIRO EM METAL E NOTAS		MOLHADOS	FAZENDAS	FERRAGENS	LOUÇA E VIDROS	MOBILIA	FUMO	UTENSILIOS DE LAVOURA	MADEIRA	MATERIAES DIVERSOS	SAL	CARNE E PEIXE	TOUCINHO	ASSUCAR	CEREAES	GENEROS DIVERSOS	TOTAL DO PESO EM KILOGRAMMAS	PRODUCTO
	VALOR	PESO EM KILOGRAM.																	
Eugenio Novo	..	.....	63.810	5.641	32.135	726	3.194	58	455	39 170	53 574	371	3.921	2.737	3 916	91.258	47 357	348.262	568$100
Cascadura	.....	.....	126.042	9 563	13 439	2.234	3.549	6.043	15.357	71.384	73.032	37.862	191.417	31.854	45.073	376 148	218.702	1.227.000	3.410$000
Sapopemba	.....	.....	233.390	44.345	40.264	9.813	6.600	19.672	15 149	56.375	46 118	56.985	485 405	72.700	78.746	261 200	386.067	1 813.163	5.741$440
Matamboinba	.....	.....	136.943	36.822	35.115	6 625	10 652	4.172	5 962	28.684	33 283	44 208	214 436	21.958	36.782	211 156	63 795	903.278	5.139$210
Queimados	.....	.....	104.234	14.724	17.142	5 663	3.572	4.934	11 780	4 298	37.181	37.093	215.897	14 970	75.163	113 948	53 956	755.324	5 393$930
Belém	.....	.....	150.255	25.577	31.327	8 561	3.753	4.735	9.802	8.061	50 045	82 449	207 433	7 687	49.380	111.596	41 164	715 670	7.065$960
Macacos	.....	.....	116.677	55.401	51 542	12 480	6.722	487	3.312	20.647	22.656	53.365	81.101	2.334	28 148	87.317	63.720	605.339	9.314$630
Palmeiras	.....	.....	11 954	2 429	9.100	1.189	1.269	66	731	1.576	2 069	1 001	8.745	237	4 126	17.015	9 009	71.714	1.108$440
Rodeio	845$000	.....	80.690	16.155	12.222	3.130	1.651	956	2.038	700	5 448	60.351	89.830	5.410	62.132	114.263	28.525	483.891	6 751$850
Mendes	.....	.....	62 071	13.151	16.295	4.984	3.587	1 852	4.305	3.190	27 884	33.020	42.128	462	51.308	50 835	23.216	336 468	5 271$570
Sant'Anna	3.900$000	15	198.109	43.963	47.717	9.235	23.114	1.402	9 772	56.695	25.639	140.536	129.391	1.311	131 884	99.540	76.570	995.686	18.193$770
Barra	2 173$000	245	1.829.020	555 883	590.152	140.477	42.739	21.646	83 016	27.767	64 400	3.788.766	884.619	1 168	1.293 201	1 263 067	694 092	11.260.286	217.656$310
Ypiranga	.....	.....	72.111	69.273	45 018	10.630	2 436	638	4.660	2.912	11.836	14.970	52.410	118	24 148	35.011	46 392	392.633	9.989$080
Vassouras	6.000$000	.....	268 836	57 399	54.802	15.888	14.140	3.358	7.889	17 277	44.039	79.837	132 203	2 077	150.329	236.236	107 520	1.213 110	26 831$610
Desengano	3.100$000	.....	681 667	227.530	241.440	45 031	21.928	7 051	24.020	50.302	91.803	1.097 667	265.657	110	373.717	522.543	718 211	4 028 738	85.688$810
Commercio	54 900$000	142	265.781	71 840	85.906	20.005	12.978	3.328	21.550	3 406	51.155	187.516	175 856	1.552	198 235	199.028	108.360	1.414 758	32.187$070
Uruí	2.534$000	40	179.116	12.567	37 012	8 604	1.530	2.061	10.501	6.409	55 262	410 881	119 608	662	154.455	141.909	54 282	925.161	21.010$100
Paraibuna	6.000$000	.....	281 629	70.451	77.854	19 189	10.320	3.532	11.633	92 376	165.419	187 695	169.256	257	157 238	284.100	122.931	1.653.883	37 901$540
Entre-Rios	5.100$000	1.622	1 736 364	1 423 316	969 647	213 619	42.394	10.587	118.541	29 834	61.171	4 706.015	699 688	1 935	258 964	935 517	1.685.897	32.913.111	314.971$309
Santa Fé	3.195$500	.....	17 586	7.036	7.981	2.637	1.863	810	3.437	150	8.065	16.298	21 551	2.210	9 966	23 987	13.333	136.913	3.270$389
Chiador	369$980	.....	307.789	146.015	128.701	31.549	3.458	3.294	14.680	3.205	44.350	837.113	142 301	854	48.039	173 976	274.761	2.157.415	58.013$417
Sapucaia	193$000	20	306.585	114.172	140.125	20.940	10.941	5.854	18.321	4 084	145.022	333.213	262 414	2 046	99.188	230.287	211.166	1 910.694	53.981$675
Ouro Fino	.....	.....	118	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	154	95$230
Conceição	.....	.....	12.247	6 174	7.982	2 251	613	.....	1 689	.....	1 116	16.643	10.181	.....	2.456	4.162	8 674	73.717	3.080$440
Porto Novo	500$000	219	202.535	67.256	110.061	33.314	4.249	1.008	19.082	14.222	28.555	417.200	88 476	.....	12 314	25.638	135 562	1.171.641	42.987$760
Vargem Alegre	.....	.....	124.734	43.217	48.556	8 442	3.767	397	5 257	5.070	21.336	41.990	59 154	.....	66.098	55.532	14.612	533.062	15 358$210
Pinheiros	.....	.....	298 125	158.598	409.680	33.454	1.926	972	14.008	1.319	2 145	375 853	72.513	250	405.819	95.876	147.792	1.418 330	43.046$150
Volta-Redonda	2.000$000	.....	14.646	4.165	4.964	1.204	8	76	759	.....	735	5.329	21.415	.....	14 242	18.752	6.286	95.591	2.482$070
Barra-Mansa	500$000	.....	170 953	137.491	179 491	36 653	21.850	4.753	25.763	35.758	16.381	1.347.110	181.083	176	403.991	243.126	296 888	3 101.779	97.320$900
Total	76.310$440	2.303	8.101.357	3.436.857	3.137.170	759.390	270 375	110.847	403.535	598.170	1.180 553	14.113.307	5.101.125	175 118	3.913.403	6.105 693	5.320.331	53 132.754	1.141.701$860

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench*

N. 11

Estrada de ferro D. Pedro II

Estatistica das mercadorias transportadas das estações do interior para as demais estações durante o anno de 1871

PROCEDENCIA	Dinheiro em metaes e notas		Café	Fumo	Aguardente	Algodão	Queijos	Couros	Madeiras	Materiaes diversos	Tourinho	Cereaes	Assucar	Objectos para lavoura	Tapiora	Carvão	Diversos	TOTAL GERAL	
	VALOR	PESO EM KIL.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGR.	KILOGRAMMAS	PRODUCTO
Engenho-Novo	200$000	140	19,668	.....	219,396	.....	.....	.....	.....	30,000	.....	6,184	291	.....	91,000	.....	171,042	540,664	1 437$540
Cascadura	1.328$500	2,484	54,456	.....	533,769	.....	.....	9,803	5,786	49,670	.....	41,857	6,141	4,919	.....	1,520	88,391	755,843	3 398$180
Sapopemba	7 020$000	3,988	70,823	.....	1,340,674	.....	.....	454	4,491	42,390	470	433,990	147	981,488	.....	454,567	88,171	2 244,703	10 549$830
Maxambomba	400$000	39	324,327	1,509	316,805	727	.....	79,145	599,588	166,988	1,401	541,285	23,452	.....	72,309	216,230	196,752	2 576,863	19 752$440
Queimados	1.165$000	115	223,067	450	543,395	256	65	1,034	31,355	.....	2,082	743,805	32,381	3,039	177,955	58,900	468,151	1.956,053	28 396$280
Belem	600$200	43	805,968	.....	154,565	323	60	1,175	139,906	.....	.....	543,810	51,904	657	.....	22,480	70,641	4.788,417	49.234$130
Macacos	200$000	.....	491,387	14,240	19,460	.....	19	.....	40,000	12,000	96,977	27,493	4,892	.....	.....	.....	51,301	756,746	10.869$540
Palmeiras	.....	.....	102	25	.....	.....	.....	.....	144	.....	714	417	55	5	.....	7,276	9,503	18,315	258$840
Rodeio	.....	.....	900,741	126	700	945	.....	575	49,464	.....	5,469	4,691	735	.....	.....	132,081	37,308	1.532,351	24 598$290
Mendes	5 758$390	.....	771,459	.....	.....	.....	.....	.....	27,454	1,500	815	44,788	294	.....	.....	.....	40,613	859,323	18,547.560
Sant'Anna	257$000	.....	2,113,430	1,350	6,879	.....	.....	2,563	18,918	.....	4,374	120,259	.....	.....	.....	.....	33,705	2,327,478	57.596$570
Barra	.....	.....	17,185,603	1,099,177	3,534	84,888	406,241	20,979	.....	143,919	603,860	569,637	588	1,157	.....	.....	804,092	20.633,642	527.173$610
Ypiranga	.....	.....	202,757	4,344	5,292	3,791	.....	.....	30,192	384,612	2,350	72,581	45	.....	53	.....	41,150	764,084	8.431$280
Vassouras	.....	.....	1,244,075	600	2,235	292	17	13,059	612	.....	1,968	62,687	2,240	.....	.....	.....	103,272	4.901,200	52.381$030
Desengano	.....	.....	6,164,538	44,025	14,522	8,136	529,345	15,366	44,844	1,675	490,622	34,441	2,947	.....	.....	.....	159,956	7 180,697	199.824$960
Commercio	834$000	.....	6,328,431	565	2,066	.....	337	.....	203,384	12,452	5,514	148,351	113	.....	.....	.....	119,448	6 851,806	195,091$930
Uba	850$000	2,700	3,701,121	1,346	17	.....	20	.....	196,593	.....	2,297	208,930	564	614	.....	.....	62,900	4.237,381	123.911$220
Parahyba	1.200$000	10	3,625,983	4,749	2,914	.....	371	5,202	18,299	.....	55,807	343,402	2,733	.....	.....	.....	120,835	4 260,006	128.344$970
Entre-Rios	.....	.....	16,015,911	101,169	18,845	180,480	120,697	39,534	152,424	.....	1.253,342	450,278	8,104	.....	.....	.....	380,392	18.733,580	197.360$340
Santa Fé	150$000	10	626,878	.....	.....	.....	.....	.....	251,504	39,405	859	73,472	.....	.....	.....	.....	13,403	1,010,558	24.632$526
Chiador	3 457$000	.....	7,309,780	25,328	378	18,809	355	85	356,431	900	67,956	21,113	865	3,221	.....	.....	101,540	7 906,719	245.555$960
Sapucaia	.....	.....	0,514,635	2,816	.....	.....	10	.....	11,096	.....	7,486	45,834	84	495	.....	.....	111,065	9 722,221	340 378$545
Ouro Fino	.....	.....	44,244	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92	.....	.....	.....	61,027	105,276	2 550$370
Conceição	.....	.....	587,990	.....	.....	.....	.....	.....	72,340	.....	795	2,302	92	.....	.....	.....	3,565	667,260	28.984$780
Porto-Novo	.....	.....	4,726,012	12,435	17	.....	183	13	.....	.....	23,202	17,581	1,290	.....	.....	.....	26,398	4.807,256	213.370$150
Vargem Alegre	.....	.....	1,789,006	25,202	118	29	44	6	621	.....	118,019	106,825	81	63	.....	.....	38,670	2,078,744	65 643$820
Pinheiros	808$000	6	4,026,920	324,112	.....	.....	2,326	20	.....	.....	357,740	101,891	51	.....	.....	.....	82,226	7.903,295	57 430$860
Volta Redonda	.....	.....	233,956	.....	448	.....	.....	.....	16,614	.....	907	7,686	.....	.....	.....	330	1,592	293,113	9.539$560
Barra-Mansa	.....	.....	3,345,429	385,408	588	.....	12,299	2,560	.....	155	246,453	33,007	.....	.....	.....	.....	60,921	4.130,820	162.836$360
TOTAL GERAL	26.205$090	9,542	89,957,956	2 046,036	3.183,160	508,976	728,329	200,523	2.284,493	885,996	3 374,208	4.229,738	438,525	414,806	341.350	1.323,184	4.320,955	112.792,347	3.407.512$920

Rio de Janeiro, 10 de Abril de 1872

O contador do trafego, *Antonio José Treuch*

N. 12

Estrada de ferro D. Pedro II

SEGUNDA DIVISÃO

Movimento e producto dos transportes de mercadorias no anno de 1871

PROCEDENCIA	DESTINO												TOTAL GERAL	
	PRIMEIRA SECÇÃO		SEGUNDA SECÇÃO		TERCEIRA SECÇÃO		RAMAL DE MACACOS		RAMAL DO PORTO NOVO		RAMAL DE S. PAULO			
	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO
1º SEMESTRE — Da primeira secção	6.376.931	72.917$020	8.576.126	1.141$560	10.530.948	231.985$030	263.417	3.785$070	2.603.641	65.698$051	1.014.452	28.758$020	29.065.510	517.306$857
Da segunda secção	44.271.846	369.279$380	100.143	216$640	121.441	9.815$550	14.905	1.145$470	8.504	261$060	184.451	1.079$350	14.701.560	371.922$150
Da terceira secção	23.234.689	638.247$820	50.601	227$180	501.738	1.035$880	3.127	205$550	216.982	1.975$540	897	175$080	24.958.834	635.519$050
Ramal de Macacos	281.291	1.208$620	10.992	158$170	3.122	588$160	.....	.....	5.000	278$800	118	248$700	302.223	1.812$500
Ramal do Porto Novo	11.495.646	357.558$073	3.130	119$350	83.580	4.785$200	.....	.....	75.697	327$860	475	185$670	11.658.554	358.575$013
Ramal de S. Paulo	1.670.791	53.535$599	75.201	335$790	968	188$070	245	38$140	2.091	63$120	4.591	288$340	1.753.847	53.750$650
SOMMA	57.351.154	1.412.709$353	8.516.199	155.172$890	11.134.849	234.556$896	279.194	3.021$830	2.953.115	68.598$431	1.205.714	29.876$910	81.440.548	1.941.839$340
2º SEMESTRE — Da primeira secção	7.700.207	11.259$520	5.330.018	100.738$560	13.090.844	319.668$653	391.651	5.719$500	3.017.568	109.163$440	1.470.379	130.014$300	33.030.667	706.554$973
Da segunda secção	10.091.291	251.507$370	145.551	243$120	84.413	644$390	11.938	118$160	7.712	289$790	113.311	3.179$200	10.669.519	256.282$170
Da terceira secção	19.409.498	565.515$500	60.140	411$940	178.433	1.921$970	109	15$000	259.180	2.549$160	2.662	758$010	20.909.913	569.858$530
Ramal de Macacos	390.399	5.633$620	57.667	166$970	.....	.....	.....	.....	265	128$340	6.112	2.018$110	454.453	8.037$010
Ramal do Porto Novo	19.991.809	525.076$077	3.092	118$910	161.317	8.085$280	40	16$700	169.931	722$440	1.684	728$856	19.561.766	526.948$257
Ramal de S. Paulo	6.412.304	239.867$290	161.953	803$410	13.355	316$880	1.477	225$520	4.790	222$980	64.396	1.078$570	6.658.185	241.699$650
SOMMA	56.144.508	1.698.905$377	5.759.391	107.483$210	13.758.362	329.708$173	407.508	5.856$780	3.459.436	113.044$470	4.958.384	134.313$160	84.484.553	2.307.368$470

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 13

Estrada de ferro D. Pedro II

Demonstração do movimento e da renda com que concorren a companhia União e Industria, no anno de 1871

	ESTAÇÕES	1° SEMESTRE				2° SEMESTRE				TOTAL DO ANNO			
		CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL	PRODUCTO	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL	PRODUCTO	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL	PRODUCTO
		KILOGRAMMAS	KILOGRAMMAS	KILOGRAMMAS		KILOGRAMMAS	KILOGRAMMAS	KILOGRAMMAS		KILOGRAMMAS	KILOGRAMMAS	KILOGRAMMAS	
EXPORTAÇÃO — DO INTERIOR PARA A CÔRTE	Porto Novo	.....	.....	.....	.....	4 582.752	32.378	4.585.130	233 4998292	4.582.752	32.378	4.585.130	233.4998292
	Conceição	.....	.....	.....	.....	587.895	5.522	593.417	28.3318616	587.895	5.522	593.417	28.3318616
	Sapucaia	6.305.248	12 743	6.317.991	270 [illegible]	3 197 424	29.456	3 226 880	140 8755824	9 502 672	42.199	9.544.871	417.4185076
	Cbador	4.574.610	48.155	4 622 795	182.68[illegible]10	2 723.490	62.613	2.788.103	109.7063072	7.300.180	110.768	7 410 898	292.6838712
	Santa-Fé	172.870	2.223	175.093	6.2978156	125.511	3.810	129.321	4.6065924	298.381	6.033	304.414	10.9044380
	Entre-Rios	9.664 139	903 102	10.567.811	347.4378490	6 351.372	1.259 814	7.611.186	212.9135906	16 015.811	2.163.216	18 179.027	591.3513916
	Total	20 717 197	966.523	21 683 720	812 9925585	17 540.374	1.393.663	18.934.037	761.2465624	38.257.571	2.360 186	40.617.757	1.574.2058892
EXPORTAÇÃO — DA CÔRTE PARA O INTERIOR	Entre-Rios	.....	5.301.252	5.301.252	156.1968100	.....	7.602.877	7 602 877	208 0668528	.....	12.904.129	12.904.129	364.2628678
	Santa-Fé	.....	74.250	74 250	1 8718010	.....	62.693	62.693	1 8045588	.....	136.943	136.943	3 7368198
	Chador	.....	4.195.240	1.195.240	38 1398852	.....	959.480	959.480	29.3558678	.....	2 154.740	2.154.740	67 4985530
	Sapucaia	.....	1 199.156	1.199.156	41 5285663	.....	671.999	671.999	21.9358508	.....	1.871.155	1 871.155	63.4918171
	Ouro-Fino	.....	.....	.....	.....	.....	154	154	98230	.....	154	154	98230
	Conceição	.....	.....	.....	.....	.....	73.717	73.717	3 0868436	.....	73.717	73.717	3 0868436
	Porto-Novo	.....	.....	.....	.....	.....	1.174.611	1.174.611	49 9878752	.....	1 174 611	1.174.611	49.9878752
	Total	.....	7.769 918	7.769 918	235 7568275	.....	10.515 531	10 515 531	314.3058770	.....	18.315.449	18.315.449	550 0648995
	Total geral	20 717.197	8.736.441	29 153.638	1 048.7118193	17 [illegible]105374	11.939.194	29.479.568	1.075 5528391	38.257 571	20 675.635	58.933.206	2.124.2708887

DEMONSTRAÇÃO MENSAL

MEZES	PESO	PRODUCTO	QUOTA DE 25 % pertencente á companhia União e Industria	QUOTA DE 25 % que passou á favor da Estrada de ferro	EXCESSO á favor da Estrada de ferro	TOTAL á favor da Estrada de ferro
	KILOGRAMMAS					
Janeiro	4.266.608	148.2838939	[illegible]	.....	111.2128955	111 2128955
Fevereiro	[illegible]	[illegible]	[illegible]	.....	157.7888737	157 7888737
Março	5.916.245	[illegible]	21.3188461	.....	162.9348185	162 9348185
Abril	3.633 775	[illegible]$184	32.4388283	.....	97.3148851	97 3148851
Maio	5.106.085	[illegible]$122	48.3418605	.....	136.0338817	136 0338817
Junho	4.577 619	[illegible]$370	10 4118342	.....	121 2348028	121 2348028
Julho	4 855.079	[illegible]$04	37.8205380	4.8738518	128.0818698	132 9558216
Agosto	6 098.007	[illegible]	.....	55.6538245	166.9598737	222.6138982
Setembro	5.896.870	[illegible]$350	.....	53 9268837	161.7808513	215 7078350
Outubro	4.731 003	[illegible]$458	.....	46.3238364	138.9708091	185 2938455
Novembro	4.494.483	[illegible]$550	.....	10.2658037	420.7968913	431 0628550
Dezembro	3.434.176	[illegible]$158	.....	30.0758114	90.0758348	120 1008458
Total	58.933.206	2.124 2708887	300.0008000	231.0678715	1.593.2038172	1.824.2708887

Rio de Janeiro, 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 14

Estrada de ferro D. Pedro II

Estatistica dos transportes de animaes e carros no anno de 1871

DESIGNAÇÃO	Bestas e Cavallos	Bois e Vaccas	Vitellas	Carneiros	Cabritos	Porcos	Leitões	Caes	Diversos	TOTAL GERAL		TOTAL DOS CARROS	
										NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO
Corte	3.451	21	16	122	258	26	155	291	23	2.091	3.817$530	71	1.057$000
S. Christovão				2	7		4	81	1	95	218$000		
S. Francisco				1	15	1	12	48	3	84	206$150		
Rachudo				1	13		6	23		43	38$760		
Engenho Novo	6	2		12	42	3	32	88	10	200	644$500		
Todos os Santos				15	20		13	24	2	74	568$500		
Olinda						1		2	1	1	15$140		
Gasolina	27			32	108	8	100	86	2	361	488$450	1	45$500
Sapopemba	63			48	66		130	33	2	371	295$050		
Maxambomba	89	21	3	101	24	14	57	24	2	412	302$100	2	209$000
Queimados	96	2	2	20	22	12	44	27	8	235	356$910	4	438$000
Belem	111	12		13	81	107	32	31	3	410	578$010	1	68$000
Macacos	40				11	15.858	1	3	2	15.894	11.039$610		
Palmeiras	7			4		2				18	47$800		
Rodeio	45		3	24	22	7.023	31	35		7.163	5.258$110		
Meudes	19	2		4	8	2	20	11	1	67	129$380	1	18$500
Sant'Anna	13			2	56	36		21	1	127	300$900	1	105$000
Maria	310	2	6	121	64	1.520	57	82	2	2.278	3.989$900	26	27.$500
Aparecida	27	4		88	23	34		23	3	226	205$600		
Vassouras	61	6	1		12	12	30	19	3	142	270$030	3	348$000
Desengano	102	2	3	21	51	2	26	56	3	260	727$110	7	1138$000
Commercio	168	3		10	31	24	2	48		288	833$650	8	95$000
Lito	62	2	2	3	5	18		17		112	275$170		
Paulista	71			17	1	27	4	25	2	152	458$320	1	24$000
Entre Rios	193	13	2	12	36	13	1	51	2	321	2.192$370	39	801$180
Santo Ivo	82				23	1		20		126	244$460		
Cimador	193	1	1	2	25	8	9	32	12	301	950$310	2	68$100
Sapiatiba	300	8	4	4	19	2	25	66	5	132	1.848$500	53	549$500
Ouro Fino	25	12			1	2		15		56	858$000		
Cobrançal	38	10		1	2		12	2		65	110$150	10	508$500
Porto Novo	129	5		2	11	10		30	1	218	1.132$500	1	18$500
Vargem Alegre	15			1	2	1	21	18		61	209$000	1	68$000
Pinheiros	101	2			12	2.374	2	15	2	2.561	3.718$000	1	73$000
Volta Redonda	6			2	8	9		1		29	62$200		
Barro-Manso	81			3	10	2.502	22	11	1	2.631	4.103$500	1	328$000
TOTAL DO ANNO	3.175	119	15	755	1.164	27.712	437	1.958	124	34.235	41.935$290	251	4.147$980

Rio de Janeiro, 10 de Abril de 1872

O contador do trafego, *Antonio José Trench*

N. 15

Estrada de ferro D. Pedro II

SEGUNDA DIVISÃO

Movimento e producto dos transportes de animaes no anno de 1871

PROCEDENCIA	DESTINO												TOTAL GERAL	
	PRIMEIRA SECÇÃO		SEGUNDA SECÇÃO		TERCEIRA SECÇÃO		RAMAL DE MACACOS		RAMAL DO PORTO NOVO		RAMAL DE S. PAULO			
	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO
1º SEMESTRE: Da primeira secção	1.592	1.102$380	186	760$620	151	900$800	27	51$900	36	315$820	82	405$500	2.076	3.537$020
Da segunda secção	3.504	4.362$830	57	218$170	135	411$990	.....	.....	61	574$380	47	895$020	5.804	7.958$590
Da terceira secção	212	951$170	103	270$300	237	405$220	2	8$190	221	660$590	36	131$930	816	2.430$400
Ramal de Macacos	59	396$050	58	540$740	218	646$000	.....	.....	95	131$910	36	501$980	466	1.960$340
Ramal do Porto Novo	891	1.262$880	31	588$620	7	28$000	.....	.....	46	485$970	2	18$000	953	1.539$470
Ramal de S. Paulo	7.143	4.980$450	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7.443	4.980$450
TOTAL	15.404	13.658$760	410	1.621$450	748	2.362$610	34	60$090	429	1.871$850	203	932$430	17.958	20.407$190
2º SEMESTRE: Da primeira secção	1.829	1.435$810	125	108$970	212	1.432$140	19	656$610	41	538$620	83	570$050	2.339	1.291$290
Da segunda secção	3.651	3.009$630	49	225$510	82	261$130	12	78$500	37	297$300	68	119$480	3.899	3.767$250
Da terceira secção	322	1.054$280	37	209$660	323	490$000	.....	.....	402	579$300	44	200$970	955	2.534$210
Ramal de Macacos	97	559$400	29	303$420	353	1.001$690	.....	.....	239	362$130	24	190$560	742	2.417$500
Ramal do Porto Novo	4.158	5.841$200	57	109$110	78	415$980	1	135$400	13	111$660	25	25$380	1.332	6.550$060
Ramal de S. Paulo	8.750	6.059$160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8.750	6.059$160
TOTAL	18.807	17.659$480	337	1.051$020	1.078	3.605$940	32	769$540	522	1.919$310	244	1.139$410	21.017	21.529$100
TOTAL NO ANNO	34.211	31.318$240	777	2.672$470	1.826	6.043$550	66	136$600	951	3.791$160	444	2.071$570	38.275	45.936$290

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench*.

N. 16

Estrada de ferro D. Pedro II

SEGUNDA DIVISÃO

Movimento e producto dos transportes de carros, no anno de 1871

PROCEDENCIA	DESTINO												TOTAL GERAL	
	PRIMEIRA SECÇÃO		SEGUNDA SECÇÃO		TERCEIRA SECÇÃO		RAMAL DE MACACOS		RAMAL DO PORTO NOVO		RAMAL DE S. PAULO			
	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO
1º SEMESTRE — Da primeira secção	4	42$000	7	174$000	11	368$000	...	...	1	41$000	1	31$000	24	659$000
Da segunda secção	...	...	3	135$500	1	21$000	...	...	...	...	6	38$000	10	72$000
Da terceira secção	3	105$000	5	54$000	6	72$000	...	...	8	62$500	21	432$000	43	625$000
Ramal de Macacos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ramal do Porto Novo	...	...	4	63$000	1	44$500	...	...	1	7$000	14	308$000	23	422$500
Ramal de S. Paulo	...	...	1	6$000	...	...	...	...	...	...	...	...	1	6$000
TOTAL	7	150$000	20	310$500	22	510$500	...	...	10	103$500	42	709$000	101	1.783$500
2º SEMESTRE — Da primeira secção	10	146$500	6	150$000	19	609$000	5	57$000	6	280$000	3	208$000	55	1.341$500
Da segunda secção	3	62$000	1	45$500	5	53$000	...	...	1	36$000	8	67$500	18	216$000
Da terceira secção	4	116$680	2	11$000	4	37$500	...	...	11	172$500	14	243$000	35	533$680
Ramal de Macacos	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ramal do Porto Novo	...	...	...	...	40	247$800	...	...	3	24$500	...	...	43	272$300
Ramal de S. Paulo	1	39$000	...	...	1	7$000	...	...	...	...	...	...	2	39$000
TOTAL	24	359$180	9	165$500	69	954$300	5	57$000	21	464$000	25	104$500	153	2.401$480
TOTAL NO ANNO	31	509$180	29	476$000	91	1.464$800	5	57$000	31	567$500	67	1.113$500	254	4.185$980

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872.

O contador do trafego, *Antonio José Trench*.

N. 17

Estrada de ferro D. Pedro II

Resumo dos transportes em serviço publico e da estrada concedidos durante o anno de 1871

REPARTIÇÕES	PASSAGENS					BAGAGENS		ANIMAES		CARROS		MERCADORIAS		TELEGRAPHO	TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS
	1ª CLASSE	2ª CLASSE	3ª CLASSE	TOTAL	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO	KILOGRAMMAS	PRODUCTO	PRODUCTO	
SERVIÇO PUBLICO — Ministerio do Imperio	701	7	1	709	861$910	...	...	...	...	...	...	...	...	...	861$910
Idem da Justiça	471	74	2.002	2.447	1.039$740	281	79$470	2	6$300	...	...	...	...	458$700	1.093$710
Idem idem (Guardas Nacionaes)	249	95	1 719	2 063	1.165$920	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1.165$920
Idem da Fazenda	8	...	...	8	47$300	...	...	...	...	...	...	...	...	...	47$300
Idem da Guerra	369	40	2.526	3.335	2.734$180	1.102	479$870	...	...	...	...	302 968	1.246$380	20$800	1.050$280
Idem da Marinha	44	...	1	45	30$900	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30$900
Idem da Agricultura	1 954	16	807	2 777	2 022$960	1.017	915$190	8	36$000	...	...	45.922	791$820	238$500	2 970$470
Provincia do Rio de Janeiro	597	192	2.149	2 938	10 480$100	5 588	5.092$000	91	774$600	...	...	176	7$190	348$720	19.171$610
TOTAL	3.033	374	9 205	14.617	18.385$310	8 436	7.115$530	102	846$900	...	...	349.038	2.016$390	1.118$720	22 391$130
SERVIÇO DA ESTRADA — Linha	370	539	29.630	30.539	12.476$000	5.108	401$200	...	...	...	...	2 553.043	34 411$480	...	37 288$160
Tracção	...	49	704	753	803$270	330	77$310	...	...	...	...	12.451 516	63.838$070	...	64.698$200
Officinas	18	4	1 669	1.691	533$700	172	43$160	...	...	...	...	547.530	4 889$720	...	5 476$080
Movimento	9	165	210	377	1.437$400	1.071	98$600	...	...	...	...	10.179	160$560	...	1.692$560
Agencias	1.494	735	1 601	3 830	14.191$560	11 977	997$180	...	...	...	...	199 147	2.957$020	...	23.145$760
Telegrapho	31	109	41	181	736$480	756	66$210	...	...	...	...	75 599	2 936$630	...	3.739$210
Construcção	304	359	3 937	4 601	19.486$600	8.308	958$460	186	4.056$140	430	1 449$320	7.700.649	233.493$970	...	259 908$470
Empreiteiros	861	89	102	1 052	8.799$790	1 096	191$460	320	2.039$720	141	7 620$500	633 330	42 036$070	...	75.179$530
TOTAL	3 137	2 049	37 400	42 586	62.968$150	30.196	7 739$360	506	3.695$370	574	1 069$820	24.310.909	359.650$840	...	433.153$540
CONCESSÕES DE FAVOR — Companhia União & Industria	60	809	475	944	7.386$100	...	...	2	5$600	...	...	1.674	242$760	...	7.634$460
Idem União Valenciana	9	...	...	9	728$900	30	35$630	...	...	...	...	295.085	9 493$720	...	9 822$250
Idem Brasil Industrial	103	...	...	103	535$600	50	45$050	...	...	...	...	68.679	730$830	...	1.270$480
Diversos empregados	9.690	120	...	9.810	4 787$600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4.787$600
TOTAL	9.862	929	125	10.916	13.773$700	80	76$680	2	5$600	...	...	365 038	10.508$310	...	22.793$290
TOTAL GERAL	18.032	3 345	46.730	68.107	93.631$190	38.412	3.455$620	610	4 512$870	574	4.069$820	75.725.953	372 235$540	4318$270	478 347$760

Rio de Janeiro 10 de Abril de 1872

O contador do trafego, *Antonio José Trench.*

N. 3

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

Mappa demonstrativo do pessoal de engenharia, empreiteiros e operarios da 3ª Divisão

CLASSES		DIRECÇÃO	ESCRIPTORIO CENTRAL	CONSTRUCÇÃO							EXPLORAÇÕES					COMMISSÕES DIVERSAS		LICENÇAS	TOTAL
				LINHA DO CENTRO			1ª SECÇÃO				LINHA DO CENTRO		1ª SECÇÃO		RIO VERDE E SAPUCAHY 3 TURMAS	CONSERVAÇÃO DA LINHA	FORA DA ESTRADA EM SERVIÇO DO GOVERNO		
				1ª SUB-SECÇÃO	2ª SUB-SECÇÃO	3ª SUB-SECÇÃO	1ª RESIDENCIA	2ª RESIDENCIA	3ª RESIDENCIA	4ª RESIDENCIA	4ª SUB-SECÇÃO	5ª SUB-SECÇÃO	1ª TURMA	2ª TURMA					
Pessoal technico	Engenheiro em chefe	1																	1
	1º Engenheiro	1																	1
	Engenheiros chefes de secção																		1
	Engenheiros ajudantes de 1ª classe											2				1	1	1	3
	Ditos de dita extranumerarios			1		1													2
	Engenheiros ajudantes de 2ª classe		2												1			1	5
	Ditos de dita extranumerarios							1			1								4
	Engenheiros conductores de 1ª classe						1			1				1					3
	Ditos de dita extranumerarios		1									1							1
	Engenheiros conductores de 2ª classe					1		1				1							2
	Ditos de dita extranumerarios		1	2	3	3	1			1	2	2			4			1	23
	Praticantes		5	1		2	1			1	1	2	1	2	3				21
	Desenhistas		2	1											2				3
Adjuntos	Escripturario		1																1
	Continuo		1																1
Pessoal da execução dos trabalhos	Empreiteiros			6	4	5	4	2	3	3									27
	Operarios da administração			43	37	117	653	13	9	7	10	80	7	19	70				1.185
	Ditos dos empreiteiros			1.603	1.383	1.721	192	318	107	399									5.153
Totaes		2	16	1.657	1.427	1.910	881	365	420	412	13	88	9	22	82	1	1	3	7.145

Escriptorio Central, em 24 de Abril de 1872

O secretario,

Engenheiro *L. M. Gonzaga de Lacerda.*